



CONFERENZA DELLE REGIONI  
E DELLE PROVINCE AUTONOME

**19/171/CR5a/C4**

**PUNTI DI INTERESSE STRATEGICO IN MATERIA DI  
MOBILITÀ, INFRASTRUTTURE, CASA, URBANISTICA,  
EDILIZIA DELLA CONFERENZA DELLE REGIONI E  
PROVINCE AUTONOME**

Roma, 24 ottobre 2019

## Premessa

Il presente documento raccoglie, con brevi sintesi, le posizioni che la Conferenza delle Regioni e Province autonome ha espresso nel corso degli ultimi due anni su punti strategici in materie quali mobilità, trasporto pubblico locale, infrastrutture, lavori pubblici, portualità e logistica, demanio marittimo, edilizia, urbanistica, politiche abitative, ecc.

I punti illustrati non esauriscono il complesso dei temi su cui la Conferenza ha posto l'attenzione negli ultimi anni, ma sicuramente sono tra quelli su cui maggiore è stato l'impegno e maggiori sono tutt'oggi le criticità che presentano.

Il documento è stato elaborato dalla Commissione Infrastrutture, mobilità e Governo del territorio a supporto dell'incontro dei Presidenti delle Regioni e Province autonome con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti previsto per il giorno 17 ottobre 2019. I punti sono articolati sui seguenti Ambiti: "Infrastrutture e Mobilità" e "Governo del territorio".

**Sulle tematiche di seguito illustrate la Conferenza delle Regioni e delle province autonome ritiene indispensabile poter costituire specifici tavoli di lavoro congiunti che possano portare a soluzioni condivise.**

## AMBITO INFRASTRUTTURE E MOBILITA'

### Fondo nazionale TPL

- *Stabilizzazione effettiva del Fondo Nazionale per il contributo dello Stato al Trasporto Pubblico regionale e locale, con ripristino delle risorse destinate all'agevolazione fiscale per gli abbonamenti TPL (58 m€) da attuare con ulteriori risorse dello Stato.*

L'entità del Fondo Nazionale Trasporti è stato nel tempo decurtato più volte. Da ultimo, nonostante la precedente Intesa per la stabilizzazione del medesimo all'importo pari a **4,932 MLD€** di cui all'articolo 27 comma 1 del D.L. 50/2017, il FNT ha subito un taglio dall'anno 2019 di circa 58 MLN€ per finanziare le agevolazioni fiscali previste per gli abbonamenti di TPL. Lo stanziamento del FNT è stato conseguentemente portato a 4,874 MLD€. Risulta necessario il ripristino del FNT a **4,932 MLD€** come indicato all'art. 27, comma 1, DL 50/2017, anche tenendo conto che alcune Regioni procedono, nell'ambito delle proprie politiche tariffarie, a sostenere con proprie risorse gli abbonamenti per il TPL.

- *Applicazione eventuali penalità ex art. 27 nell'esercizio finanziario successivo*

In considerazione dei ritardi nell'emanazione del decreto di riparto del 20% del Fondo TPL, si ritiene necessario avere la garanzia che le eventuali penalità non siano applicate sull'annualità in corso, al fine di non lasciare le Regioni con seri problemi di bilancio.

- *Criticità applicative dell'art. 27 e riparto del Fondo Nazionale Trasporti per il 2019 e 2020.*

~~In base a quanto stabilito~~ **Il punto** al punto 4 dell'Accordo Governo-Regioni, sancito nella seduta della Conferenza Stato-Regioni del 10 ottobre u.s, ~~secondo il quale la~~ **stabilisce che** i meccanismi di riparto del Fondo Nazionale Trasporti **entrino** in vigore dal 2021 al fine di consentire gli approfondimenti necessari volti a superarne le difficoltà applicative **dell'art. 27 del DL 50/2017**, impegno ad oggi confermato dall'art. 46 della bozza di decreto-legge in materia fiscale.

**Le Regioni ritengono, si ritiene anticipare l'entrata in vigore dei suddetti meccanismi al 2020** necessario attivare al più presto **attivando da subito** un Tavolo tecnico di confronto per l'esame dei decreti attuativi preannunciati dal MIT ~~in diverse occasioni~~, con particolare riferimento ai costi standard e all'incremento dei ricavi, al fine di conseguire la relativa Intesa in tempi congrui per i futuri riparti a salvaguardia degli equilibri finanziari delle Regioni (in particolare delle Regioni finora penalizzate

dalle attuali percentuali di accesso al fondo) nonché dell'equilibrio economico - finanziario del sistema di trasporto pubblico locale anche ferroviario.

**Altresì le Regioni ritengono indispensabile che con urgenza il Governo modifichi il comma 2-bis dell'ar. 27 come modificato dal Decreto Fiscale, al fine di consentire che, in assenza dei dati delle imprese esercenti i servizi di TPL ferroviario, il riparto delle risorse determinato dai costi di accesso all'infrastruttura ferroviaria da parte delle singole Regioni sia effettuato sulla base dei dati elaborati dall'Osservatorio Nazionale per le politiche del trasporto pubblico locale.**

### **Risorse parco mezzi**

#### ***➤ Richiesta di coinvolgimento nei nuovi riparti nazionali parco autobus***

Il MIT ha comunicato che procederà al riparto di ulteriori risorse per il rinnovo del parco autobus sia con riferimento al Fondo di cui alla Legge 208/2015 (267 Meuro) sia per l'attuazione del Piano Strategico Nazionale per la Mobilità sostenibile. Quest'ultimo inoltre prevede finanziamenti per la medesima finalità che il MIT dovrà erogare direttamente a Comuni capoluogo e Città Metropolitane. Si chiede:

1. di condividere con le Regioni, le modalità semplificate di gestione delle risorse e le rendicontazioni rispetto agli strumenti di finanziamento precedentemente approvati e ancora in essere;
2. di trasferire alle Regioni, o almeno di far conoscere alle medesime, le risorse assegnate direttamente a Comuni capoluogo e Città Metropolitane per consentire il coordinamento degli interventi sui rispettivi territori.

#### ***➤ Rinnovo parco rotabili***

Si evidenzia l'esigenza di garantire una dotazione finanziaria adeguata per il rinnovo del parco automobilistico e ferroviario, al fine di assicurare il soddisfacimento degli standard europei in materia di trasporto nonché la riduzione degli impatti sul territorio, delle emissioni inquinanti e del consumo energetico. Il potenziamento della dotazione e la qualità del parco veicolare, attualmente caratterizzato da elevata anzianità media e bassi rendimenti energetici, appare condizione indispensabile per supportare l'utilizzo dei sistemi di trasporto collettivo.

- #### ***➤ Pianificazione degli investimenti in materia di infrastrutture per il trasporto (ferroviarie, stradali, portuali, ecc) e rinnovo parco mezzi (ferroviari, bus, navali, ecc.) con attenzione alla messa in sicurezza delle ferrovie ex concesse.***

E' importante che lo Stato continui a sostenere gli investimenti infrastrutturali concertando gli interventi ed affidando la gestione delle risorse al livello regionale evitando la centralizzazione delle decisioni e degli acquisti che, in passato, hanno causato diseconomie di scale e rallentamenti nelle procedure di investimento e spesa.

Investimenti a favore delle Regioni sono altresì necessari per garantire i livelli di sicurezza delle ferrovie ex concesse in merito alle quali i livelli di sicurezza sono stabiliti dallo Stato (tramite ANSFISA) senza che a ciò corrispondano provvedimenti che permettano di far fronte ai conseguenti oneri finanziari. A tal riguardo anche le recenti iniziative di introduzione di sistemi di controllo del traffico ferroviario ipotizzate da RFI rischiano da un lato di sperperare gli investimenti effettuati da Stato e Regioni e dall'altro di introdurre livelli di sicurezza non ragionevoli in quanto sproporzionati rispetto ai livelli di servizio da garantire.

Si chiede al MIT di instaurare una interlocuzione di merito con le Regioni prima di assumere provvedimenti che hanno ricadute organizzative e finanziarie di rilievo sulle Regioni stesse e gli EE.LL.

Si segnala, infine, l'insufficienza, **nell'Accordo di Programma Stato-RFI**, di risorse destinate alle reti isolate per investimenti che incrementino la capacità della linea e la velocizzazione dei collegamenti.

### **Infrastrutture idriche**

#### **➤ *Piano Nazionale per le Risorse Idriche – Sezione Acquedotti - Richiesta della riapertura del Tavolo politico-tecnico***

Si chiede che il Governo, superando la logica dei “piani stralcio”, approvi con DPCM l'intero “Piano Nazionale delle Infrastrutture Idriche – Sezione Acquedotti” e che, a tal fine, sia convocato il Tavolo Tecnico-Politico istituito in occasione dell'elaborazione e approvazione del Piano Nazionale delle Infrastrutture Idriche – Sezione Invasi.

Altresì si chiede l'impegno al Governo a procedere a una revisione del cronoprogramma di spesa degli interventi della Sezione “Acquedotti” che riduca le annualità dalle attuali dieci a un numero inferiore, così da favorire un maggiore finanziamento di opere per anno e quindi un più equilibrato soddisfacimento delle esigenze infrastrutturali in materia di acquedotti su tutti i territori regionali e, nell'ambito di tale revisione, a integrare prioritariamente le risorse già stanziato dal cronoprogramma finanziario attualmente vigente per l'anno 2020, così da poter finanziare, con il Piano Nazionale, gli interventi delle Regioni escluse dal Piano Stralcio di luglio 2019

➤ ***Piano Nazionale per le Risorse Idriche – Sezione Invasi - Richiesta di riavvio***

Si fa presente che il Piano Invasi, a seguito di rimodulazione delle schede di valutazione, che non sono state formalizzate nella forma definitiva né diramate per raccogliere le proposte, si è bloccato: se ne sollecita il riavvio.

**Infrastrutture portuali**

➤ ***Intervento finanziario urgente e significativo a favore delle infrastrutture portuali, che superi i limiti derivanti dal Fondo di cui all'articolo 18-bis, della legge 28 gennaio 1994. n. 84.***

Il tema del sostegno per interventi infrastrutturali nei porti italiani è stato sempre affrontato con grande impegno dalla Conferenza delle Regioni e province autonome con le strutture competenti del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia in occasione dei riparti del Fondo di cui all'art. 18-bis della legge 28 gennaio 1994, n. 84, sia in occasione dell'istituzione delle Autorità di Sistema Portuale e in quella di approvazione del Piano Nazionale dei Porti e della Logistica. Si ribadisce la richiesta, già presentata in sede di espressione del parere sul riparto del Fondo per l'annualità 2019 (dati 2018), ***che il tema del sostegno all'adeguamento e allo sviluppo delle infrastrutture dei porti italiani sia affrontato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in modo organico, in particolare superando i limiti determinati dall'attuazione dell'articolo 18-bis, della legge 28 gennaio 1994. N. 84 così da non limitare i criteri di riparto delle risorse alla sola produzione di IVA da parte delle singole Autorità di Sistema Portuale, ponendo così attenzione anche ai porti che non effettuano prioritariamente servizi legati al traffico merci. Infine le Regioni e Province autonome ritengono indispensabile che sia posta una particolare attenzione anche ai porti minori ai fini della loro crescita e del loro sviluppo. A tal fine chiedono l'istituzione di un tavolo di lavoro congiunto volto all'elaborazione delle proposte di modifica all'art 18-bis della L. 84/94.***

**Demanio marittimo**

➤ ***Problematiche attuative delle nuove disposizioni in materia di demanio marittimo ai sensi dell'art. 1 commi 246 e dal 675 al 685 della L. 145/2018 (Legge di Bilancio 2019).***

Le disposizioni di cui alla legge di bilancio 2019 in materia di concessioni demaniali hanno determinato varie criticità attuative che sono state oggetto di richieste di chiarimenti da parte delle Regioni, alle quali non è stato dato ancora alcun riscontro, né risultano rispettati i tempi previsti dalla legge finanziaria per l'adozione del decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri di cui all'art. 1, comma 675 della citata legge n.

145/2018, relativo alla definizione dei termini e delle modalità per la generale revisione del sistema delle concessioni demaniali.

Risulta urgente una interpretazione uniforme di tali norme su tutto il territorio nazionale, per il quale si sollecita nuovamente un intervento dei ministeri competenti; in attesa di tale intervento le Regioni hanno elaborato un documento contenente indirizzi per l'applicazione uniforme delle norme in questione da parte delle Regioni competenti.

Inoltre, al fine di allineare il regime delle concessioni demaniali marittime a quello delle concessioni lacuali e della navigazione interna, si chiede di estendere anche a queste ultime la proroga quindicennale di cui all'art. 1, co. 682, legge 145/2018.

### **Mobilità ciclistica**

#### **➤ *Introduzione di un Fondo Nazionale pluriennale***

Con lo sviluppo della Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche e gli obblighi di pianificazione – a livello nazionale, regionale e comunale – introdotti dalla Legge 11 gennaio 2018, n. 2, hanno portato il tema della mobilità in bicicletta a un livello di grande interesse e complessità sia in termini programmatici che di fabbisogni finanziari. La Rete Nazionale delle Ciclovie Turistiche ha, nella sua struttura attuale, costituita dalle dieci Ciclovie Turistiche finanziate con gli attuali Fondi disponibili, un valore previsionale di implementazione pari a circa 3 miliardi di Euro a fronte di meno di mezzo miliardo di risorse disponibili, al netto dei cofinanziamenti regionali. A ciò vanno aggiunte le nuove direttive turistiche nazionali che sono in fase di proposizione per l'approvazione della definitiva rete "Bicitalia". Infine, il tema della sicurezza della mobilità ciclistica cittadina e dello sviluppo sempre più ampio di infrastrutture dedicate, anche in ragione dell'evoluzione delle tecnologie per la mobilità elettrica autonoma, comporta la necessità di un grande piano di investimenti nazionale.

Pertanto le Regioni e Province autonome chiedono **l'istituzione di un Fondo pluriennale di almeno 2 miliardi di euro per lo sviluppo della Mobilità Ciclistica sul territorio nazionale, con particolare riguardo al cicloturismo e allo sviluppo e messa in sicurezza di percorsi ciclabili di interesse regionale e comunale**, anche in ragione del fatto che ampia disponibilità a livello comunitario è stata data per favorire nei Paesi membri interventi che favoriscano il rispetto dell'ambiente.

## **Codice della strada**

- *Prosecuzione del lavoro del Parlamento sulla Revisione del Codice della Strada con particolare attenzione alle proposte della Conferenza delle Regioni e Province autonome.*

In occasione dell'iter parlamentare del disegno di legge per la Revisione del Codice della Strada la Conferenza delle Regioni e Province autonome ha avanzato una serie di proposte modificative/integrative con specifico riferimento ad alcuni temi attuali e critici che investono il settore dei trasporti e della mobilità urbana ed extraurbana, delle persone e delle merci. Più specificamente le proposte hanno riguardato i seguenti punti:

- trasporti eccezionali, catasto delle strade e archivio informatico nazionale delle opere pubbliche
- strade ciclabili e pedonali
- trasporto pubblico locale – fermate autobus
- patenti di guida – recupero punti

Si chiede al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti di sostenere una ripresa dell'iter parlamentare per il completamento dell'iter di modifica del Codice della Strada che tenga conto anche delle proposte delle Regioni e Province autonome.

## AMBITO GOVERNO DEL TERRITORIO

### **Edilizia e lavori pubblici**

- *Prosecuzione e completamento del lavoro del Tavolo istituito presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la revisione del D.P.R. 380/01, il T.U. per l'Edilizia.*

Su iniziativa del Consiglio Superiore, a seguito dell'impulso dato dalla Conferenza delle Regioni e Province autonome in sede di approvazione delle Nuove Norme Tecniche per le Costruzioni, nel 2017 è stato istituito un Tavolo tecnico permanente con il compito di rivedere ed aggiornare le regole sulle costruzioni, ovvero disciplinare l'intero settore delle "costruzioni" e non solo l'edilizia, oggetto dell'attuale DPR 380/2001.

Dopo quasi due anni di lavori il Tavolo ha predisposto una bozza di nuovo testo del DPR 380 che sarebbe estremamente utile per aggiornare una normativa risalente ad oltre 40 anni fa, eliminando le contraddizioni che una serie di integrazioni susseguitesesi nel tempo hanno generato, creando numerosi conflitti e dubbi interpretativi e diversi interventi della Corte Costituzionale per risolvere conflitti di attribuzioni tra leggi statali e regionali.

La Conferenza delle Regioni e Province autonome confermano la necessità che tale lavoro sia portato a conclusione, in particolare dando seguito a quanto disposto dall'art. 94-bis, comma 2, del D.P.R. 380/2001 s.m.i. che testualmente recita "*entro sessanta giorni dalla data di entrata in vigore della legge n. 55/2019 ( conversione del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32), le linee guida per l'individuazione, dal punto di vista strutturale, degli interventi "rilevanti" nei riguardi della pubblica incolumità, degli interventi di "minore rilevanza" nei riguardi della pubblica incolumità e degli interventi "privi di rilevanza" nei riguardi della pubblica incolumità.*" L'emanazione delle linee guida consentirà alla Regione di dotarsi delle apposite elencazioni di opere ricadenti nelle su indicate tipologie di interventi, determinando così una ottimizzazione e semplificazione delle procedure di autorizzazione dei progetti sottoposti alla normativa sismica nei riguardi della pubblica incolumità.

- *Rifinanziamento del Fondo per il Superamento delle Barriere Architettoniche*

Il tema del Fondo per il superamento delle Barriere Architettoniche negli Edifici Privati (ex. Art. 10 della Legge 9 gennaio 1989, n. 13) ha manifestato sin dal 2000 criticità attuative significative in ragione della riduzione e poi del totale azzeramento dello stesso per mancanza di dotazione. Permanendo l'obbligo di legge per i Comuni di accertare, annualmente, il fabbisogno di risorse sui propri territori. La Conferenza delle Regioni e Province autonome chiede che il Fondo venga rifinanziato annualmente e che si

intervenga sulla norma primaria al fine di subordinare l'accertamento del fabbisogno annuale da parte delle Regioni per il tramite dei Comuni alla sussistenza di risorse a copertura del Fondo.

- ***Codice dei contratti pubblici/Regolamento unico ex art. 216 comma 26-octies come modificato dalla L. 55/19.***

La legge 55/19 (c.d. "Sblocca Cantieri") che ha modificato il **Codice dei contratti pubblici**, ha reintrodotto nel nostro ordinamento il Regolamento unico, quale strumento attuativo del Codice, in sostituzione della disciplina di *soft law* (linee guida Anac e decreti ministeriali).

Al fine di semplificare le procedure di affidamento degli appalti ed accelerare le attività delle stazioni appaltanti in un'ottica di rilancio degli investimenti pubblici, nel rispetto del principio di leale collaborazione, le Regioni chiedono di essere coinvolte attivamente prima dell'emanazione del Regolamento, anche in considerazione del lavoro realizzato da ITACA, quale organo tecnico della stessa Conferenza, di analisi ed elaborazione di proposte normative tese a risolvere le numerose criticità che attengono all'attività delle stazioni appaltanti.

Infine si ritiene utile attivare operativamente la **Cabina di Regia**, prevista dall'art. 212 del Codice, quale organo di raccordo tra le amministrazioni centrali, le Regioni e Province autonome e le autonomie locali, per il coordinamento e l'applicazione della normativa di settore.

- ***Accelerazione della realizzazione delle opere infrastrutturali con particolare riferimento alle Olimpiadi Invernali 2026.***

L'attuale normativa sui lavori pubblici e sui procedimenti autorizzativi è un moltiplicatore di inefficienza degli interventi della pubblica amministrazione (in quanto prevede adempimenti ridondanti spesso sovrapposti quando non addirittura contraddittori) e tra i maggiori responsabili della scarsa efficacia degli investimenti. Si chiede di avviare un tavolo di lavoro tra MIT, Regioni, UPI e ANCI per una **revisione della normativa in tema di realizzazione delle opere pubbliche**

Si sollecita inoltre, con riferimento all'assegnazione dei Giochi Olimpici Invernali 2026 a Milano e Cortina d'Ampezzo e al fine di accelerare le opere infrastrutturali necessarie alla realizzazione dei Giochi, l'emanazione della "**Legge Olimpica**" che, tra l'altro disciplini tutti i profili giuridici contenuti nei documenti di candidatura e nell'"*Host City Contract*", ivi comprese le disposizioni finalizzate alla nonché di natura tributaria.

- ***Nomina dei Commissari straordinari ex art. 4 DL 32/2019 (c.d. Sblocca Cantieri) nella figura del Presidente di Regione.***

In relazione all'art. 4 del DL 32/2019 e alla probabile nomina dell'ANAS quale Commissario straordinario per le opere strategiche nel settore della viabilità, nonostante proprio l'ANAS, da soggetto attuatore, avesse rivelato criticità legate a ritardi nella progettazione e realizzazione degli interventi, le Regioni ribadiscono quanto già richiesto con l'ordine del giorno, approvato dalla Conferenza delle Regioni del 25 luglio 2019 e trasmesso all'allora Ministro Toninelli, con contestuale richiesta di incontro, con il quale si chiedeva di riconoscere i Presidenti di Regione quali Commissari straordinari per le opere strategiche nel settore della viabilità e si ribadiva la necessità di un coinvolgimento delle Regioni nella nomina dei Commissari straordinari.

### **Politiche abitative**

- ***Unificazione e finanziamento dei fondi nazionali destinati al sostegno all'affitto: L. 431/98 e Morosità incolpevole, in ragione della esiguità del primo e della sovra-dotazione e difficile applicazione del secondo, con produzione di residui significativi.***

Il primo fondo, finalizzato alla concessione di contributi integrativi per il pagamento dei canoni di locazione, è stato istituito dalla legge 9 dicembre 1998, n. 431 art. 11, è molto utilizzato dai comuni, ma negli anni si è ridotto dagli iniziali 500 milioni annui a 100 milioni per il 2015 e, dopo 4 anni di mancato finanziamento, a soli 10 milioni per il 2019 e altrettanti per il 2020.

Il secondo fondo, invece, istituito nel 2013, è destinato agli inquilini morosi incolpevoli in situazione di sopravvenuta impossibilità a provvedere al pagamento del canone locativo a ragione della perdita o consistente riduzione della capacità reddituale del nucleo familiare, residenti nei soli Comuni ad Alta Tensione Abitativa.

Al contrario del primo, quest'ultimo fondo ha trovato scarsissima applicazione, tanto che solo 7 regioni su 19 hanno superato il 50% della spesa e la media nazionale si ferma al 52,58%.

Le Regioni chiedono che il fondo di sostegno all'affitto di cui all'art. 11 della L. 431/98, che intercetta un fabbisogno sociale molto diffuso, venga finanziato con continuità e con maggiori risorse, e che venga data alle Regioni la possibilità di utilizzare, per lo stesso fine, anche le somme non spese della dotazione del Fondo Inquilini Morosi Incolpevoli relative all'annualità precedente.

- ***Rendere permanenti i bonus fiscali per la ristrutturazione: sisma bonus ed eco bonus.***

Il consolidamento di questa linea è sicuramente decisivo, oltre che per i condomini privati, anche per gli ex IACP e consentirebbe alle Regioni ed agli Enti Locali di programmare le attività con una prospettiva di lungo termine.

A tal fine è essenziale mantenere le innovazioni recentemente introdotte, quali il cosiddetto “sconto in fattura”, attraverso il quale gli IACP e le Società che gestiscono il patrimonio ERP comunale potranno avviare significativi programmi di recupero, con la disponibilità del solo 20-25% delle risorse necessarie.

➤ ***Rifinanziamento della legge 80/2014 per la manutenzione degli alloggi ERP;***

Collegato al tema precedente e tenuto conto della vetustà e delle condizioni strutturali di un patrimonio ERP in larga parte non idoneo sismicamente, si chiede il rifinanziamento del piano di recupero di cui all’art. 4 della legge 80/2014, con il quale, oltre a recuperare e adattare il patrimonio di edilizia residenziale pubblica non assegnabile perché inadeguato sul piano della dimensione, dei servizi o degli impianti, si inneschi una proficua sinergia con il sistema del bonus fiscali, tale da garantire l’attuazione di un complessivo programma di miglioramento strutturale e di efficientamento energetico del patrimonio ERP esistente.

➤ ***Esclusione dei finanziamenti al settore delle Case Popolari da quelli che possono costituire Aiuto di Stato.***

Si chiede al Ministero di sostenere, insieme alle Regioni e agli ex IACP comunque denominati, il confronto avviato con la Comunità Europea per il riconoscimento dell’edilizia pubblica sovvenzionata quale semplice Servizio di Interesse Generale – SIG e non quale Servizio di Interesse Economico Generale – SIEG, in quanto si tratta di un’attività svolta esclusivamente dalla Pubblica Amministrazione e non oggetto di concorrenza sul mercato.

L’attuale inclusione tra i SIEG comporta un ingiustificato aggravio delle procedure di finanziamento, tenute al rispetto degli obblighi comunitari vigenti in materia di Aiuti di Stato.

➤ ***Completamento dell’iter volto alla revisione della metodologia per l’individuazione dei Comuni ad Alta Tensione Abitativa, criteri di individuazione del fabbisogno abitativo e agevolazioni fiscali connesse all’affitto (compresa l’eliminazione IMU su alloggi IACP).***

Sarebbe opportuno terminare l’iter di revisione dell’elenco dei Comuni ad Alta Tensione Abitativa, avviato in attuazione della legge 80/2014. Si era giunti ad una proposta condivisa da tutte le Regioni e dal MIT contenente nuovi criteri di individuazione del fabbisogno abitativo basato su un set bilanciato di indicatori del disagio sociale, economico ed abitativo.

Tale procedura condivisa consentirebbe di aggiornare il quadro dei fabbisogni e ricalibrare le metodologie di riparto dei fondi sul territorio, nonché, attraverso

l'aggiornamento degli elenchi dei Comuni, ri-tarare le politiche fiscali sul tema della casa.

A questo proposito, si chiede al Governo di considerare l'opportunità di eliminare l'IMU sugli alloggi di proprietà IACP, bilanciando con risorse nazionali il mancato introito nelle casse comunali.

➤ ***Nuovo Piano Casa***

Nel plaudire l'iniziativa annunciata dal Ministro De Micheli sull'imminente varo di un nuovo Piano Casa dal valore di un miliardo di euro, le Regioni ribadiscono la necessità di mantenere la centralità in capo alle stesse di un tema che integrando politiche abitative e di sviluppo urbano, non può che rimanere nella *governance* regionale, insieme alla pianificazione urbanistica e territoriale.

Inoltre, dalle informazioni giornalistiche, sembrerebbe che le risorse che il Governo intende utilizzare siano relative anche a finanziamenti già predisposti nell'ultimo decennio e non ancora totalmente spesi, nell'erroneo presupposto che possano ritenersi economie, mentre si tratta di risorse relative a programmazioni ancora attuali.

Le Regioni, quindi, auspicano che nel Piano vengano destinate nuove risorse pubbliche, per l'incremento e la manutenzione del patrimonio residenziale e degli annessi servizi di proprietà pubblica (ERP), in sinergia con il sistema degli incentivi fiscali, nonché per la realizzazione di residenze a canone sociale e/o agevolato nell'ambito di progetti di risanamento e di recupero di quartieri degradati e di aree e edifici dismessi, al fine di ricercare soluzioni al fabbisogno abitativo prioritariamente all'interno del riutilizzo del patrimonio edilizio esistente.

## **Urbanistica**

➤ ***Prosecuzione e completamento del lavoro del Tavolo istituito presso il MIT per la revisione del D.I. 1444/68***

Sul tema dell'aggiornamento degli standard urbanistici ed edilizi, fatte salve le residue valutazioni da parte del sistema delle Regioni e delle Province Autonome, si auspica che il testo elaborato dal Gruppo di lavoro istituito con Decreto del MIT n. 349 del 31 luglio 2018 consegua un veloce consolidamento normativo. A tal fine potrebbe essere utilmente replicato il procedimento dell'Intesa Istituzionale conseguita nel 2016 per la formalizzazione del Regolamento Edilizio Tipo (RET).

➤ ***Prosecuzione dell'impegno del Governo e del Parlamento sul disegno di legge per il contenimento del Consumo di Suolo a partire, in particolare, dal lavoro***

*effettuato nelle ultime due legislature con il significativo apporto della Conferenza delle Regioni e Province autonome.*

Le Regioni ritengono quanto mai auspicabile e necessario completare l'iter di approvazione di una norma quadro nazionale per contenere il consumo di suolo, che detti principi generali relativi al riconoscimento del valore funzionale del suolo e predisponga un efficace strumentario di definizioni, di istituti giuridici e soprattutto di incentivi.

- *Richiesta di istituzione di un Fondo per la predisposizione dei piani urbanistici da parte dei Comuni.*