

L'opera realizzerebbe una efficace connessione del futuro aeroporto di Grazzanise al Corridoio 1 e al cosiddetto Corridoio tirrenico meridionale. L'opera presenta un fabbisogno economico di M€ 200,00 interamente da finanziare. A causa del raggiungimento delle risorse PON assegnate alla Regione Campania si ipotizza di individuare tre lotti funzionali: il primo finanziabile a valere sui fondi del PON per un ammontare di M€ 43,57, il secondo finanziabile a valere sui fondi del PNM per un ammontare di M€ 132,22, il terzo a valere sui fondi ordinari per una quota pari al disavanzo di M€ 24,21.

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema metropolitano
 - **Linea 1 della metropolitana di Napoli - tratta Dante-Garibaldi-Centro Direzionale**
Per il completamento dei lavori in corso è necessario il reperimento di risorse tra Stato, Regione e Comune pari a M€ 438,98. Si ipotizza un cofinanziamento Statale a valere sui fondi PNM pari a M€ 115,00.
- Sistema autostradale
 - **A3 Salerno - Reggio Calabria - dal km 44+100 al km 47+800**
L'ammodernamento e l'adeguamento dell'autostrada A3 nel tronco in esame sono in corso. Residua un fabbisogno economico pari a M€ 4,70, che si ipotizza finanziabile a valere sul PNM.
 - **Collegamento autostradale tra la A1, l'aeroporto di Grazzanise e la direttrice domiziana**
Come precedentemente riportato, si prevede l'individuazione di un lotto funzionale da finanziare con i fondi del PNM per una quota pari a M€ 132,22.
- Sistema stradale
 - **S.S. 7 quater Domiziana: svincolo di Mondragone nord (km 19+943)-svincolo di Mondragone sud (km 28+000)**
La statale Domiziana è parte del cosiddetto Corridoio tirrenico meridionale. Il lotto in esame prevede un importo pari a M€ 202,00, con risorse interamente da reperire. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi del PNM.
 - **Potenziamento del raccordo Salerno-Avellino, SS7 e SS7 bis - 1° lotto Mercato S. Severino-Fratte**
Il lotto in esame prevede un importo pari a M€ 190,00, con risorse interamente da reperire. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi del PNM.
 - **S.S. 372 "Telesina": adeguamento a 4 corsie 1° stralcio funzionale tra Benevento e Teles.**
Infrastrutture prioritarie registra per l'intervento in esame un importo pari a M€ 340,00. Si ipotizza un cofinanziamento a valere sui fondi PNM pari a M€ 258,37.

2.5 Molise

Il monte di risorse assegnate alla regione Molise, secondo le “chiavi di riparto” del FAS elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 106,3.

Alla luce della graduatoria prodotta dall’analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- **Bretella di collegamento autostradale A1-A14, Termoli - S. Vittore: tratto casello autostradale S. Vittore (A1) - Variante di Venafro.**
L’intervento presvede un costo di M€ 255,00, interamente da finanziare. A causa del raggiungimento della quota di risorse del PNM assegnata alla regione Molise si ipotizza l’individuazione di due lotti funzionali, dei quali il primo finanziato a valere sul programma per una quota pari a M€ 104,81, il secondo con fondi ordinari per un importo pari alla quota restante di M€ 150,19.

2.6 Puglia

Il monte di risorse assegnate alla regione Puglia, secondo le “chiavi di riparto” del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 1.393,00, suddiviso in:

- M€ 663,6 risorse del PON
- M€ 729,4 risorse del PNM.

Alla luce della graduatoria prodotta dall’analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PON

- Sistema ferroviario
 - **Nodo ferroviario di Bari – Interramento della linea RFI tratta S.Spirito-Palese, con realizzazione dei binari per l’esercizio provvisorio in affiancamento linea esistente**
L’intervento prevede un costo di M€ 360,00. E’ ipotizzato un cofinanziamento statale pari M€ 216,00, a valere sui fondi PON.
 - **Nodo ferroviario di Bari – Variante della linea RFI tratta Bari C.Le-Bari S. Giorgio, in affiancamento alla circonvallazione stradale**
L’intervento prevede un costo di M€ 440,00. Si ipotizza un cofinanziamento statale pari M€ 266,40, a valere sui fondi PON.
 - **Completamento linea ferroviaria Bari-Bitritto, con variante d’ingresso a Bari Centrale**
L’intervento prevede un costo di M€ 30,00. Si ipotizza un cofinanziamento statale pari M€ 17,10, a valere sui fondi PON.

- Sistema portuale

- **Porto di Brindisi - Consolidamento e messa in sicurezza delle Dighe di Punta Riso e Bocca di Puglia**
L'intervento prevede un costo di **ME 62,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi PON.
- **Porto di Taranto - Dragaggi per l'approfondimento dei fondali darsena molo polisettoriale e per manutenzione fondali del porto in rada**
L'intervento prevede un costo di **ME 30,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi PON.
- **Porto di Taranto - Rifornimento e ampliamento delle opere di protezione dall'agitazione ondosa del porto interno e della rada di Taranto**
L'intervento prevede un costo di **ME 25,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi PON.
- **Porto di Taranto - Collegamento ferroviario del complesso del porto di Taranto con la rete nazionale**
L'intervento prevede un costo di **ME 35,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza il finanziamento dell'intero importo a valere sui fondi PON.
- **Porto di Taranto - Centro servizi polivalente al molo San Caldo**
L'intervento prevede un costo di **ME 5,00**, interamente da finanziare. A causa del raggiungimento della quota di risorse PON assegnata alla regione Puglia si ipotizza l'individuazione di due lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi PON per un importo pari a **ME 2,80**, il secondo finanziato a valere sui fondi PNM per un importo pari a **ME 2,20**.

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema ferroviario

- **Ferrovie sud est: soppressione di 70 passaggi a livello nell'area del Salento**
L'intervento prevede un costo di **ME 84,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di **ME 50,4** a valere sui fondi PNM.
- **Ferrovie sud est: interrimento della stazione e raddoppio delle tratte Triggiano Capurso, Mungivacca-Triggiano e Capurso-Noicattaro**
L'intervento prevede un costo di **ME 126,00**, interamente da finanziare. Si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di **ME 76,5** a valere sui fondi PNM.
- **Ferrovie sud est: Rinnovo del binario con 50 UNI e traverse legno blocco di alcuni tratti delle ferrovie del sud-est**
L'intervento prevede un costo pari a **ME 24,00**, di cui si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di **ME 14,4** a valere sui fondi del PNM.

- **Ferrovie sud est: elettrificazione 2° lotto e 3° lotto**
L'intervento prevede un costo di M€ 64,68, interamente da finanziare. Si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di M€ 38,81 a valere sui fondi del PNM.
- **Ferrovie sud est: nuova variante di Monteromi (in Lecce) e nuove stazione di Ecotekne, Monteroni, Ippodromo**
L'intervento prevede un costo di M€ 42,00, di cui si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di M€ 25,20 a valere sui fondi del PNM.
- **Ferrovie sud est: impianti di sicurezza e segnalamento - 2° lotto del segnalamento IV - Area salentina**
L'intervento prevede un costo di M€ 38,76, interamente da finanziare. Si ipotizza un cofinanziamento statale dell'importo di M€ 23,26 a valere sui fondi del PNM.
- **Nodo di Bari - raddoppio Bari-Barletta**
L'intervento prevede un costo di M€ 180,00, di cui si ipotizza un cofinanziamento statale pari a M€ 67,00 a valere sui fondi del PNM.
- Sistema portuale
 - **Porto di Taranto- Centro servizi polivalenti al molo San Cataldo**
Come precedentemente detto, si ipotizza l'individuazione di due lotti funzionali, dei quali il secondo finanziabile a valere sui fondi PNM per un importo pari a M€ 2,20.
- Sistema stradale
 - **SS 16 Recupero funzionale della Tangenziale Ovest di Foggia - 1° lotto**
L'intervento prevede un costo di M€ 40,00, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 96 variante Torritto-Modugno**
L'intervento prevede un costo di M€ 58,00, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 172 Adeguamento e ammodernamento in sede e in variante - IV corsie Orimini Superiore**
L'intervento prevede un costo di M€ 15,49, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 172 tronco Casamassima-Putignano**
L'intervento prevede un costo di M€ 35,00, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 7 tronco Matera-Taranto 1° lotto Taranto-Massafra**
L'intervento prevede un costo di M€ 28,70, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **SS 16-613 Completamento funzionale della variante di Lecce**
L'intervento prevede un costo di M€ 10,40, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- **SS 16 Completamento delle aste di collegamento tra SS 16 a nord e a sud di Molfetta e Giovinazzo**
L'intervento prevede un costo di M€ 14,97, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
- **SS 100 tronco Bari-Taranto: completamento funzionale e messa in sicurezza tra i km 27+200 e 44+500**
L'intervento prevede un costo di M€ 27,30, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
- **Nodo di Bari - asse viario - terza mediana bis**
L'intervento prevede un costo di M€ 100,00, che si ipotizza interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
- Sistema aeroportuale
 - **Aeroporto di Brindisi: Opere di mitigazione impatto ambientale**
L'intervento ha un costo di M€ 10,00, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **Aeroporto di Brindisi: rifacimento del piazzale di sosta aeromobili e relativa viabilità connessa**
L'intervento ha un costo di M€ 20,00, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **Aeroporto di Bari: Opere di mitigazione impatto ambientale**
L'intervento ha un costo di M€ 10,00, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM
 - **Aeroporto di Bari: Riqualifica raccordi C e D e piazzale antistante**
L'intervento ha un costo di M€ 8,00, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.
 - **Aeroporto di Bari: ammaloramento piazzali di sosta aeromobili**
L'intervento ha un costo di M€ 2,00. A causa del raggiungimento della quota di risorse PNM assegnata alla regione Puglia si ipotizza l'individuazione di due lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi PON per un importo pari a M€ 0,46.

2.7 *Sardegna*

Il monte di risorse assegnate alla regione Sardegna, secondo le "chiavi di riparto" del FAS elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari M€ 507,9.

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema portuale

- **Porto Canale di Cagliari**
Gli interventi inseriti prevedono un costo di **ME 100,00**, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM.
 - Sistema ferroviario
 - **Variante ferroviaria di Bornova-Torralba**
La variante ferroviaria ha un importo che ammonta a **ME 71,00**, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM.
 - **Variante ferroviaria di Campamela-Sassari**
La variante ferroviaria ha un importo pari a **ME 168,88**, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM.
 - Sistema stradale
 - **S.S. 131: realizzazione svincoli e messa in sicurezza dal km 108 al km 209**
L'intervento ha un costo di **ME 120,00**, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM
 - **S.S. 125: primo lotto**
L'intervento ha un costo di **ME 50,02**, interamente da finanziare. A causa del raggiungimento della quota di risorse PNM assegnata alla regione Sardegna si ipotizza l'individuazione di due lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi PON per un importo pari a **ME 42,89**.
-

2.8 Sicilia

Le risorse attribuite alla regione Sicilia, secondo le "chiavi di riparto" del FAS e dei Fondi Strutturali elaborate dal Dipartimento per le politiche di sviluppo, è pari **ME 1.841,1** suddivise in:

- **ME 879,7** risorse del PON
- **ME 961,4** risorse del PNM

Alla luce della graduatoria prodotta dall'analisi multicriteria, descritta al paragrafo precedente, si ipotizza il seguente scenario:

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PON

- Sistema interportuale
 - **Interporto di Termini Imerese**
L'intervento ha un costo di **ME 63,00**, interamente finanziabile a valere sui fondi PNM
- Sistema ferroviario
 - **Nodo ferroviario di Palermo**

Sono in corso valutazioni sulla possibilità di adottare una diversa soluzione progettuale a quella originaria, già finanziata, che comporterebbe un maggiore costo stimato in **ME 135**. Si ipotizza di coprire il sovracosto con fondi a valere sul PNM.

- **Collegamento Siracusa-Catania: tratta Bicocca-Targia**
La velocizzazione della tratta a binario semplice Bicocca-Targia prevede un importo pari a **ME 76,23**, interamente finanziabili a valere su fondi PON
- **Itinerario Palermo-Catania**
Si prevede un finanziamento pari a **ME 120,00**, interamente finanziabili a valere su fondi PON
- **Velocizzazione Catenanuova-Enna-Caltanissetta**
Si prevede un finanziamento pari a **ME 100,00**, interamente finanziabili a valere su fondi PON
- Sistema autostradale
 - **Completamento dell'autostrada Siracusa - Gela da Cassibile a Rosolino- lotto 9**
Per il completamento dell'autostrada Siracusa-Gela si registra un fabbisogno finanziario riferibile al lotto 9, tratta Cassibile-Rosolino, pari a **ME 69,00**, che si ipotizzano possano a valere sui fondi del PON.
- Sistema stradale
 - **Itinerario nord-sud S. Stefano di Camastra - Gela lotti B2,B4a,B4b e C3**
L'opera consiste nell'ammodernamento della statale "Centrale Sicula" alla categoria C delle norme vigenti D.M. 11/2001. I lotti sopraindicati registrano un fabbisogno economico pari a **ME 275**, finanziabili a valere sul PON.
 - **Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19**
L'opera prevede l'adeguamento a quattro corsie della S.S. 640. La realizzazione del secondo lotto funzionale presenta un fabbisogno economico di **ME 83,00**. A causa del raggiungimento della quota di risorse PON assegnata alla regione Sicilia si ipotizza di suddividere il secondo lotto in ulteriori tre lotti funzionali, dei quali il primo finanziabile a valere sui fondi PON per un importo pari a **ME 29,15**, il secondo a valere sui fondi del PNM per l'importo di **ME 27,94**, il terzo finanziabile con fondi ordinari per la restante quota.

Interventi finanziabili a valere sui fondi del PNM

- Sistema stradale
 - **Itinerario Palermo-Agrigento: 1° tratto Palermo-Lercara Friddi – II lotto funzionale**
L'opera prevede il potenziamento dell'itinerario, con adeguamento della sezione stradale a caratteristiche del 3° tipo del CNR. L'intervento

presenta un fabbisogno economico di **ME 400,00**, interamente finanziabile a valere sui fondi del PNM.

- **SSV Licodia-Eubea-A19: tronco svincolo Ragalmesi innesto S.S. 117 bis**
Per l'intervento in esame si registra un fabbisogno economico residuo pari a ME 142,00, finanziabile a valere sui fondi del PNM .
- **Itinerario Ragusa-Catania**
L'opera prevede l'adeguamento a quattro corsie dell'itinerario e registra un fabbisogno economico di **ME 250,00**, finanziabile a valere sui fondi del PNM.
- **Itinerario Agrigento-Caltanissetta-A19**
Come precedentemente descritto, si ipotizza di individuare un lotto funzionale con finanziamento a valere sui fondi del PNM per l'importo di ME 27,94.

Costruito lo scenario di ripartizione degli interventi tra i due programmi nazionali "Reti e mobilità", si è verificata la coerenza del Programma Operativo alla Strategia di Lisbona e quantificata l'incidenza percentuale sull'intero programma delle opere che contribuiscono allo sviluppo dei corridoi europei e delle autostrade del mare.

Secondo il regolamento dei fondi strutturali europei, almeno il 60% della quota FESR assegnata allo Stato membro deve essere utilizzata per finanziare categorie di interventi che concorrono alla realizzazione della "Strategia di Lisbona", basata, tra l'altro, su priorità quali la competitività e la sostenibilità.

Trasferendo tali priorità all'interno della programmazione infrastrutturale, lo Stato membro è quindi vincolato a finanziare per il 60% interventi che sostengano lo sviluppo dell'armatura dei collegamenti europei e dell'intermodalità, quali:

- Autostrade
- Ferrovie
- Porti
- Aeroporti
- Interporti

Sulla base di quanto premesso, si è effettuata una analisi i cui risultati sono riportati nella tabella seguente. In essa sono evidenziati l'articolazione del finanziamento PON per tipologia di intervento, la risposta in Meuro e in percentuale alla Strategia di Lisbona di ogni Regione rispetto all'intero Programma, l'incidenza percentuale delle opere funzionali allo sviluppo dei corridoi europei e delle autostrade del mare sul PON.

Da questo quadro emerge:

- il sostanziale apporto del PON "Reti e mobilità" alla Strategia di Lisbona (81%),
- la scelta prevalente di interventi infrastrutturali sostenibili;
- il contributo allo sviluppo dei Corridoi europei e alle Autostrade del mare.

La stessa analisi è stata replicata anche per il Programma Nazionale per il Mezzogiorno, i cui risultati sono riportati nella tabella successiva.

PON "Reti e mobilità"												
Valore PON (MC)	Finanziamento interventi (MC)		Finanziamento assistenza tecnica		Finanziamenti per tipologia di intervento			Risposta alla Strategia di Lisbona			Interventi inerenti	
			MC	%	Tipologia	MC	finanziamento / valore PON (%)	Regioni	MC	Risposta / valore PON (%)	MC	%
2749,5	2710,48		39,02	1,4%	Ferrovie	1628,66	59,2%	Calabria	200,00	7%	Corridoio 1	1727,23 63%
					Porti	414,80	15,1%	Campania	801,50	29%		
					Autostrade	112,57	4,1%	Puglia	651,50	24%	Autostrade del mare	310,80 11%
					Strade	491,45	17,9%	Sicilia	563,23	20%		
					Interporti	63,00	2,3%					
Totale	2749,50					2710,48	98,6%		2216,23	81%	2038,03	74%

Tabella 1. Articolazione dei finanziamenti PON "Reti e mobilità" per tipologia di intervento, risposta alla Strategia di Lisbona e incidenza percentuale delle opere finanziate sullo sviluppo delle reti europee

PNM "Reti e mobilità"																		
Valore PNM (M€)	Finanziamento interventi (M€)	Finanziamento assistenza tecnica		Finanziamenti per tipologia di intervento			Risposta alla Strategia di Lisbona			Interventi inerenti								
		M€	%	Tipologia	M€	finanziamento / valore PNM (%)	Regioni	M€	Risposta / valore PNM (%)	MC		%						
4027,6	3969,98	57,71	1,4%	Ferrovie	577,17	14,3%	Abruzzo	96,11	2%	Corridoio 1	787,29	20%						
				Porti	138,70	3,4%	Basilicata	-	-									
				Autostrade	241,73	6,0%	Calabria	-	-	Autostrade del mare	138,70	3%						
				Strade	2713,05	67,4%	Campania	163,27	4%									
				Aeroporti	56,34	1,4%	Molise	316,35	8%									
				Metropolitane	243,00	6,0%	Puglia	345,33	9%									
							Sardegna	330,77	8%									
							Sicilia	128,00	3%									
Totale	4027,6			3969,98			98,6%			1379,83			34%		925,99		3%	

Tabella 2. Articolazione dei finanziamenti PNM "Reti e mobilità" per tipologia di intervento, risposta alla Strategia di Lisbona e incidenza percentuale delle opere finanziate sullo sviluppo delle reti europee

DPEF 2008-2012

Allegato D

**Documento finale del tavolo di
concertazione generale sulle politiche
abitative**

28 giugno 2007

PAGINA BIANCA

INDICE

0. PREMESSA

1. INQUADRAMENTO GENERALE

- 1.1. *Dati statistici*
- 1.2. *La legge 9 dicembre 1998, n. 431 (riforma delle locazioni)*
- 1.3. *La legge 8 febbraio 2007, n. 9*
- 1.4. *Il Fondo Nazionale di sostegno per l'accesso alle abitazioni in locazione*

2. PRIORITA' DI INTERVENTO

3. LINEE GUIDA PER LA DEFINIZIONE DEL PROGRAMMA NAZIONALE

- a. *Obiettivi ed indirizzi di carattere generale per la programmazione regionale*
- b.1 *Proposte normative in materia fiscale*
- b.2. *Proposte per la normalizzazione del mercato immobiliare*
- c *Individuazione di misure per la cooperazione istituzionale*
- d *Stima delle risorse finanziarie per l'attuazione del programma nazionale*

4. CRITICITA'

PAGINA BIANCA

0. PREMESSA

Il presente documento costituisce una descrizione sintetica e per quanto possibile, esaustiva, delle le tematiche affrontate nel corso dei lavori del Tavolo di concertazione generale sulle politiche abitative istituito ai sensi dell'articolo 4, comma 1, della legge 8 febbraio 2007, n. 9.

Il Tavolo ritiene che le questioni e i temi di seguito elencati debbano far parte – al fine di una rapida e concreta attuazione – di uno o più provvedimenti legislativi o regolamentari.

In relazione alle indicazioni emerse dal Tavolo di concertazione, il Ministro delle infrastrutture, di concerto con i Ministri della solidarietà sociale, dell'economia e delle finanze, per le politiche giovanili e le attività sportive e delle politiche per la famiglia, d'intesa con la Conferenza unificata, predisporrà, ai sensi dell'articolo 2, comma 4, della citata legge 9/2007, il programma nazionale da trasmettere alle Camere per l'espressione del parere da parte delle competenti Commissioni parlamentari.

1. INQUADRAMENTO GENERALE

Nell'assetto istituzionale delineato, sul finire degli anni '90, dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112, le competenze in materia di edilizia residenziale pubblica sono state demandate alla Regioni.

Lo stesso decreto leg.vo 112/98 ha stabilito, in ogni caso, che spetta allo Stato la definizione dei livelli minimi del servizio abitativo, nonché degli standard di qualità degli alloggi di edilizia residenziale pubblica.

Quasi contemporaneamente (31 dicembre 1998) è venuto a cessare il prelievo ex Gescal che ha garantito al comparto dell'edilizia residenziale pubblica un flusso finanziario costante nell'acquisizione e consistente nell'entità (3-4 mila miliardi di vecchie lire l'anno). Si tratta di investimenti che per il periodo 1978-1998 ammontano, complessivamente, ad oltre 66 mila miliardi.

In tale contesto è intervenuta poi la riforma del Titolo V della Parte II della Costituzione (legge costituzionale 18 ottobre 2001, n. 3) che non ha cambiato la consistenza di una materia essenzialmente composita che si articola essenzialmente in tre fasi (urbanistica; programmazione e realizzazione; gestione).

Materia che, pur non essendo espressamente ricompresa né tra quelle di competenza esclusiva dello Stato (art. 117, secondo comma) né tra quelle a legislazione concorrente (art. 117, terzo comma) non può essere, in ogni caso, per intero, ricondotta alla potestà legislativa residuale delle Regioni ai sensi del quarto comma del medesimo art. 117.

In tal senso rinvie la recente sentenza della Corte costituzionale (n. 94 del 7 marzo 2007) che, nel dichiarare l'illegittimità costituzionale dei commi 597, 598, 599 e 600 dell'articolo 1 della legge finanziaria 2006 (concernenti disposizioni riferibili alla gestione del patrimonio e.r.p.) ha svolto alcune specifiche osservazioni tese a focalizzare i termini esatti delle competenze dello Stato e delle Regioni sulla materia dell'edilizia residenziale pubblica.

La Corte, nel confermare che dopo la riforma del Titolo V la materia che qui interessa continua a possedere quel carattere di "trasversalità" (comune ad altre materie non classificabili in base all'articolo 117), giunge a far osservare come, nel nuovo assetto costituzionale, l'edilizia residenziale pubblica si estenda su tre livelli normativi.

Il primo concerne la determinazione dell'offerta minima di alloggi destinati a soddisfare le esigenze dei ceti meno abbienti. Tale determinazione, che rientra nella competenza esclusiva dello Stato ai sensi dell'art. 117, secondo comma, lettera *m*), riguarda la fissazione di principi che volgano a garantire i livelli essenziali delle prestazioni concernenti i diritti civili e sociali che devono essere garantiti su tutto il territorio nazionale. Il secondo livello normativo (programmazione di interventi e.r.p.) ricade nella materia a legislazione concorrente "governo del territorio" (*cfr.* sentenza Corte costituzionale 451/2006) mentre il terzo livello normativo (gestione del patrimonio e.r.p.) compete alla potestà legislativa delle regioni ai sensi del quarto comma dell'articolo 117.

E' stato utile il richiamo al quadro delle competenze perché è giunto il momento che i diversi attori istituzionali cooperino assiduamente e proficuamente per portare a soluzione tematiche di grande valenza sociale ed economica.

1.1. Dati statistici

Nonostante i dati ufficiali (Istat 2005) segnalino come in Italia il rapporto abitazioni/famiglie sia superiore a 1,2 (ovvero 28,3 milioni di abitazioni contro 22,8 milioni di famiglie) permangono per alcune categorie sociali – particolarmente gravi in alcune aree metropolitane - situazioni di grave disagio abitativo che riguardano categorie di cittadini a basso reddito o svantaggiate per vari motivi (anziani, immigrati, disabili, persone che vivono da sole o con figli in età prescolare, ecc.).

Un altro dato sta ad evidenziare, inoltre, la particolarità della situazione italiana: a fronte di un costante aumento del numero delle famiglie che vivono in un alloggio di proprietà (ormai superiore all'80 per cento del totale), la condizione degli inquilini delle categorie sociali più svantaggiate permane critica. Il totale delle famiglie in affitto (4,3 milioni) risulta pari a circa il 19% del totale.

In sostanza nelle abitazioni in locazione si trovano, in misura prevalente, nuclei familiari a basso reddito ed anziani. E la maggior parte dei nuclei familiari a basso reddito non gode di un'abitazione pubblica, ma vive in affitto in abitazioni di proprietà privata.