

SALVA CASA (3) L'ESONERO DAL REPERIMENTO DEI POSTI AUTO PRIVATI. 20 ANNI FA LA ELIMINAZIONE DEL VINCOLO DI PERTINENZA CON L'ALLOGGIO.

Un bonus ai privati. Uno sconto significativo, senza alcun bilanciamento sotto il profilo della funzione sociale. Si disapplica la Legge urbanistica senza modificarla.

Il cambio d'uso è visto da Roma come un fatto edilizio minore, irrilevante e, anzi, sembrerebbe essere finalizzato a ridurre il dismesso e rispondere all'emergenza abitativa. Sul primo obiettivo concordo, potrebbe ridurre il dismesso ma, come vedremo, non è così semplice.

Sul secondo obiettivo nutro non pochi dubbi.

Se le modifiche degli usi avvengono in regime del libero mercato, quindi in assenza di convenzioni, non porteranno per le famiglie che oggi sono in affanno, una riduzione dei costi della casa.

Milano insegna, nonostante i bonus (no dotazioni, minori oneri e semplificazione procedimentale) i valori (locazione e vendita) non sono diminuiti. Il tutto ha una regola semplice: il mercato sistematicamente ingoia i maggiori margini di redditività che le norme urbanistiche, i condoni e i bonus hanno via via attribuito, accade quando le agevolazioni vengono assegnate al privato a "babbo morto", ossia senza restituzione, che si realizzerebbe se il beneficio venisse condizionato ad esempio all'applicazione del canone concordato a alla vendita ad un prezzo calmierato.

Il "salva casa" esonera dal reperimento dei parcheggi privati previsti dalla LU come modificata dalla legge Tognoli L 122/1989; già pertinenza urbanistica unitamente anche civilistica, quindi un oggetto vendibile unitamente all'abitazione, diviene un'unità cedibile separatamente a partire dal 2005: l'art. 12, 9 co, L 246/2005 che infatti ha abrogato l'41 sexsies, 2 co, della LU 1150/42.

Ritengo sia possibile, ma con progetti mirati e calati nei contesti e sulla base di puntuali valutazioni, escludere la realizzazione dei parcheggi privati (realizzando aree car free; promuovendo car sharing, i parcheggi in struttura e di interscambio...), avendo un sistema di ciclabili adeguato e un sistema di tpl diffuso.

Il "salva casa" introduce una norma nel TU edilizia, ma che ha in realtà natura urbanistica, l'esonero dei Pr, un'esclusione significativa, sebbene il legislatore minimizzi prevedendo che la deroga (ndr

disapplicazione) trova applicazione solo alle modifiche a singole unità immobiliari. Vale quanto già osservato (Salva casa 1).

Anche in relazione a questa previsione vanno evidenziati la violazione di diversi principi che governano l'attività amministrativa, quali di disparità di trattamento e illogicità dell'esonero, in quanto opera nei confronti di chi interviene sulla singola unità, non per chi demolisce e costruisce (operazione certamente che porterebbe a un immobile più performante dal punto di vista energetico, sismico e accessibilità); illogica perché non vi è alcuna relazione rispetto al contesto, ossia che vi siano condizioni per poter non far uso dell'auto (o presenza di parcheggi pubblici ...), ma l'esonero è assunto come criterio apodittico.

Il "salva casa" lascia poi alle Regioni e ai Comuni il ruolo dei cattivi: sì perché il Parlamento apre un'autostrada ad accesso quasi libero (abbiamo visto salva casa 3: resta solo il pagamento U2) ma poi demanda agli enti territoriali la possibilità di inserire dei caselli o la facoltà di eliminare l'autostrada stessa.

Il ruolo del pubblico è fondamentale e duplice: affermare il ruolo della pianificazione, quindi delle condizioni di vivibilità, ed evitare che operazioni apparentemente positive (recupero dismesso) portino le persone più fragili, attratte dal minor costo, ad occupare alloggi in condizioni di vivibilità fortemente ridotte, avviando processi di degrado.

Quanto alla tecnica legislativa, siamo alle solite: una disapplicazione senza modificare il testo che introduce la previsione normativa, è scelta pessima. Non è la prima volta né sarà l'ultima.

Giugno 2025