



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

CONFERENZA STATO-CITTA' ED AUTONOMIE LOCALI

PRIMO TRIMESTRE 2022

APPROFONDIMENTI SUI PRINCIPALI ARGOMENTI OGGETTO DI DELIBERAZIONE

Introduzione

Nel primo trimestre 2022, la Conferenza Stato-città ed autonomie locali si è riunita due volte (9 febbraio e 16 marzo) con 12 argomenti complessivamente iscritti all'ordine del giorno: 1 designazione, 4 pareri e 7 intese.

La designazione ha riguardato la composizione della stessa Conferenza Stato-città ed autonomie locali.

Nella seduta del 16 marzo, la Conferenza Stato-città ed autonomie locali ha acquisito le designazioni da parte dell'ANCI, di Roberto Gualtieri, Sindaco del Comune di Roma Capitale, di Leoluca Orlando, Sindaco del Comune di Palermo, di Paolo Truzzu, Sindaco del Comune di Cagliari, e di Mario Guarente, Sindaco del Comune di Potenza, quali componenti della Conferenza Stato-città ed autonomie locali.

I pareri hanno riguardato, soprattutto, i provvedimenti dello Stato che regolano i reciproci rapporti con le Autonomie locali, tra cui si evidenziano:

- aggiornamento dei fabbisogni standard dei Comuni, sulla base dei quali viene determinata la distribuzione tra i Comuni delle Regioni a statuto ordinario di parte del Fondo di solidarietà comunale;
- disciplina dei dispositivi di countdown da applicare ai semafori stradali, con l'obiettivo di migliorare la sicurezza dell'utenza debole (pedoni);
- gestione dell'Albo dei segretari comunali e provinciali.

Le intese – che esprimono, con gli accordi, la formalizzazione di una partecipazione più attiva delle Autonomie locali agli atti deliberativi della Conferenza – hanno riguardato, soprattutto, provvedimenti statali di distribuzione di interventi finanziari tra gli Enti locali per diverse finalità, tra i quali:



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

- fondo di 50 milioni di euro per l'anno 2022 in favore dei Comuni delle Regioni a statuto ordinario e delle Regioni Sicilia e Sardegna, con popolazioni inferiore a 5.000 abitanti, con reddito medio pro capite inferiore di oltre 3.000 euro rispetto alla media nazionale e con indice di vulnerabilità sociale e materiale (IVSM) superiore alla media nazionale;
- fondo per il concorso al pagamento del debito dei Comuni capoluogo delle Città metropolitane, che ha comportato la distribuzione, per l'anno 2021, di 13.481.490,00 euro, fra i sei Comuni, capoluogo di Città metropolitane, di Napoli, Catania, Reggio Calabria, Torino, Messina e Palermo.

Tra i provvedimenti di distribuzione di interventi finanziari fra gli Enti locali, sottoposti all'intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali nel periodo in considerazione del primo trimestre del 2022, sono di particolare rilevanza, sia per l'entità del finanziamento (2.775 milioni di euro) che per l'ampiezza del periodo considerato (sino a sei esercizi finanziari), quelli relativi alle infrastrutture stradali (rete viaria e ponti e viadotti) delle Province e delle Città metropolitane.

Su proposta del Ministero dei trasporti e della mobilità sostenibili, nel periodo in considerazione, è stato, inoltre, sottoposto alla Conferenza Stato-città ed autonomie locali il provvedimento riguardante la concessione di contributi ai Comuni che provvedono a istituire i cd "stalli rosa" (spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni) che parimenti concerne le infrastrutture stradali degli Enti locali.

I suddetti provvedimenti di distribuzione di risorse finanziarie per interventi sulle infrastrutture stradali degli Enti locali saranno oggetto di specifico approfondimento nei paragrafi successivi.

Interventi sulla rete viaria di Province e Città metropolitane

La ripartizione di risorse per interventi sulle infrastrutture di Province e Città metropolitane è articolata in due distinti provvedimenti riguardanti rispettivamente la rete viaria e i ponti e i viadotti, anche se presentano molti elementi comuni.

Con il primo provvedimento indicato, riguardante interventi per la rete viaria, vengono ripartite, limitatamente agli anni dal 2025 al 2029 e per complessivi 1.375 milioni di euro, le risorse che il comma 1076 dell'art. 1 della legge 205/17 (legge di bilancio 2018) - come



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

sostituito dal comma 62, lettera a) dall'art. 1 della legge n. 160/19 (legge di bilancio 2020) e, successivamente, modificato dal comma 4 dell'art. 38-bis, del decreto-legge 162/19 (cd "mille proroghe") – ha stanziato per il finanziamento degli interventi relativi a programmi straordinari di manutenzione della rete viaria di Province e Città metropolitane:

- 120 milioni di euro per l'anno 2018.
- 300 milioni di euro per l'anno 2019;
- 360 milioni di euro per l'anno 2020;
- 410 milioni di euro per l'anno 2021;
- 575 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023;
- 275 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2034.

Il provvedimento è stato predisposto in attuazione del comma 1077 del citato art. 1 della legge di bilancio per l'anno 2018, che demanda ad un decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali - la definizione dei criteri e delle modalità per l'assegnazione delle risorse, nonché per l'individuazione dei casi in cui si procede alla revoca delle stesse nel caso non siano utilizzate nei termini previsti.

Nel citato comma 1077 dell'art. 1 sono indicati i criteri di riparto di cui il provvedimento deve anche tener conto:

- consistenza della rete viaria;
- tasso di incidentalità;
- vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico.

Il provvedimento in argomento ricalca i precedenti decreti del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 16 febbraio 2018 e del 19 marzo 2020, con i quali sono stati ripartiti gli elencati stanziamenti per gli anni dal 2018 al 2024 e sui quali la Conferenza Stato-città ed autonomie locali ha sancito l'intesa nelle sedute rispettivamente del 7 febbraio 2018 e del 27 febbraio 2020.

Anche la ripartizione delle risorse relative agli anni dal 2025 al 2029, oggetto del provvedimento in argomento, è stata predisposta sulla base dei tre suddetti parametri indicati dal legislatore nel comma 1077, così come descritti ed esplicitati nella Nota metodologica, allegata al provvedimento.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

Ai suddetti parametri sono poi stati dati i pesi di ponderazione indicati nell'Allegato 2 del provvedimento:

- consistenza della rete viaria: 78% (di cui 50% per l'estensione della rete viaria e 28% per il numero dei veicoli);
- tasso di incidentalità: 10%;
- vulnerabilità rispetto a fenomeni di dissesto idrogeologico: 12% (di cui il 6% per popolazione residente in aree a pericolosità di frana su base provinciale e il 6% popolazione a rischio residente in aree a pericolosità idraulica su base provinciale).

Sulla base di detti criteri e dei pesi di ponderazione è stato elaborato il Piano di riparto delle risorse tra le Province e le Città metropolitane delle Regioni a statuto ordinario e delle Regioni Sicilia e Sardegna, in base al quale il Ministero dei trasporti e della mobilità sostenibili provvederà ad impegnare e trasferire i fondi ai predetti Enti, secondo le procedure e i termini indicati nel provvedimento.

Rispetto ai precedenti citati decreti del 16 febbraio 2018 e del 19 marzo 2020, il provvedimento in argomento prevede che le risorse potranno essere utilizzate inoltre per interventi su strade in gestione a Comuni e Comunità montane, secondo un principio di sussidiarietà, qualora:

- a) le tratte in oggetto insistano su una linea di continuità territoriale o funzionale di percorso;
- b) sia formalizzato un accordo tra gli enti interessati; rimanga fermo il ruolo di soggetto attuatore in capo all'Ente destinatario delle risorse (Provincia o Città metropolitana).

Il termine per la presentazione del Programma quinquennale 2025-2029 da parte di Province e Città metropolitane è fissato inderogabilmente al 30 giugno 2024.

Sulla base del Piano di riparto, le risorse sono trasferite alle Province e Città metropolitane - dopo l'approvazione del Programma quinquennale 2025 - 2029 da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili - secondo le seguenti modalità:

- a) entro il 30 giugno 2025 l'intera annualità 2025;
- b) per le restanti annualità (2026-2029), semestralmente, sulla base degli stati d'avanzamento dei lavori rendicontati, così come desunti dal sistema di monitoraggio.

Il collaudo o la certificazione di regolare esecuzione dei lavori relativi all'intervento è effettuato entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'anno di riferimento del Programma.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

Gli interventi inseriti nel Programma possono anche avere durata pluriennale, evidenziando le somme oggetto di rendicontazione relative alla singola annualità da effettuare entro il 31 dicembre dell'anno successivo all'anno di riferimento.

Le Province e le Città metropolitane sono tenute a certificare, mediante apposita comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'avvenuta realizzazione degli interventi entro il 31 dicembre successivo dell'anno di riferimento.

Come disposto dal comma 1078 del citato art. 1 della legge di bilancio 2018, in caso di mancata o parziale realizzazione degli interventi, ovvero in caso di presenza di ribassi di gara non riutilizzati, le corrispondenti risorse assegnate alle singole Province o Città metropolitane sono versate ad apposito capitolo dello stato di previsione dell'entrata del bilancio dello Stato per essere riassegnate alla dotazione finanziaria di cui al citato comma 1076.

I ribassi d'asta possono essere utilizzati secondo quanto previsto dal principio contabile applicato concernente la contabilità finanziaria, di cui al punto 5.4.10 dell'allegato 4/2 al decreto legislativo 23 giugno 2011, n. 118.

Riguardo la disciplina della revoca dell'assegnazione delle risorse il provvedimento in argomento, inoltre, prevede che non si proceda nei casi in cui il mancato rispetto dei suddetti termini di certificazione dell'avvenuta realizzazione delle opere sia imputabile alla presenza di contenzioso o in caso di calamità naturali dichiarate ai sensi del decreto legislativo 2 gennaio 2018, n. 1, che abbiano interferito con la realizzazione degli interventi.

Oltre alle suddette eventualità già contemplate nei precedenti citati decreti del 16 febbraio 2018 e del 19 marzo 2020, il provvedimento in argomento prevede che non si proceda alla revoca dell'assegnazione delle risorse anche nei casi in cui il ritardo nella certificazione dell'avvenuta realizzazione delle opere sia dovuto a cause non imputabili ai soggetti attuatori.

Il monitoraggio delle attività previste nel provvedimento è affidato alla Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tramite una specifica piattaforma informatica.

Le Stazioni Appaltanti alimentano il sistema di monitoraggio trasmettendo le relative informazioni anagrafiche, fisiche, finanziarie e procedurali.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

La Conferenza Stato-città ed autonomie locali, nella seduta del 16 marzo 2022, ha espresso l'intesa sul riferito schema di decreto predisposto dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Interventi sui ponti e viadotti di Province e Città metropolitane

La Conferenza Stato-città ed autonomie locali, nella medesima seduta del 16 marzo 2022, ha espresso l'intesa anche sull'altro provvedimento relativo ad interventi sulle infrastrutture stradali delle Province e Città metropolitane, ma riguardante - come accennato - specificatamente i ponti e i viadotti.

In particolare, il provvedimento riguarda la ripartizione, in favore delle Province e delle Città metropolitane delle Regioni a statuto ordinario e delle Regioni Sicilia e Sardegna, della complessiva somma di 1.400 milioni di euro - articolata in 100 milioni di euro per ciascuno degli anni 2024 e 2025 e 300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2026 al 2029 - stanziata dall'art. 1, comma 531, della legge 30 dicembre 2021, n. 234 (legge di bilancio 2022), al fine di garantire la continuità degli interventi per la messa in sicurezza dei ponti e viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza.

Il provvedimento è stato predisposto e sottoposto alla Conferenza Stato-città ed autonomie locali in attuazione del comma 532 del citato art. 1 della legge di bilancio 2022, il quale prevede che le modalità di riparto e l'assegnazione delle suddette risorse a favore delle Città metropolitane e delle Province territorialmente competenti siano definite con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, da emanare entro il 30 giugno 2023, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali.

La citata disposizione prevede, inoltre, che i soggetti attuatori - che il provvedimento individua nei suddetti enti destinatari delle assegnazioni - certifichino l'avvenuta realizzazione degli investimenti entro l'anno successivo a quello di utilizzazione dei fondi, mediante presentazione di apposito rendiconto al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, sulla base delle risultanze del monitoraggio sullo stato di attuazione delle opere pubbliche di cui al decreto legislativo 29 dicembre 2011, n. 229.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

Con i suddetti stanziamenti per gli anni dal 2026 al 2029, la legge di bilancio 2022 ha inteso assicurare continuità agli stanziamenti disposti per gli anni dal 2021 al 2023, dall'art. 49 del decreto-legge 104/20, il quale ha istituito, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un fondo, con una dotazione di 200 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2021 al 2023, per la messa in sicurezza dei ponti e viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali di sicurezza della rete viaria di Province e Città metropolitane, da ripartirsi con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali, sulla base di criteri analoghi a quelli indicati dal citato comma 1077 dell'art. 1 della legge di bilancio 2018 con particolare riferimento al livello di rischio valutato.

La legge 30 dicembre 2020, n. 178 (legge di bilancio 2021), con la sezione seconda, ha rifinanziato il fondo in misura pari a 150 milioni di euro per l'anno 2021, 250 milioni per l'anno 2022 e 150 milioni per l'anno 2023.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze, del 7 maggio 2021, sul quale la Conferenza Stato-città ed autonomie locali nella seduta del 25 marzo 2021 ha sancito l'intesa, sono stati ripartiti i suddetti stanziamenti per gli anni dal 2021 al 2023, complessivamente pari a 1.150 milioni di euro, di cui 350 milioni per l'anno 2021, 450 per l'anno 2022 e 350 per l'anno 2023.

Il provvedimento in argomento relativo agli ulteriori stanziamenti per gli anni dal 2024 al 2029 ricalca il suddetto decreto del 7 maggio 2021.

Considerata la diversa finalità degli stanziamenti in argomento (messa in sicurezza dei ponti e viadotti esistenti e la realizzazione di nuovi ponti in sostituzione di quelli esistenti con problemi strutturali) rispetto a quella degli stanziamenti citati nel primo provvedimento approfondito (interventi di manutenzione straordinaria della rete viaria), i criteri adottati per la ripartizione delle risorse sono alquanto differenti.

In particolare, nella determinazione dei criteri di riparto è stato tenuto conto che la necessità dei previsti interventi per i ponti e viadotti non è direttamente correlata allo sviluppo chilometrico della rete, bensì alla natura del territorio (pianura, collina, montagna e grado di sismicità).

In particolare, ai fini del riparto sono stati individuati tre macro-criteri:



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

- consistenza della rete viaria;
- consistenza del parco veicolare;
- vulnerabilità rispetto ad azioni naturali (sismi e fenomeni di dissesto idrogeologico).

Nel determinare il peso ponderato di ciascuno di detti criteri, al fine del riparto, è stato privilegiato il criterio della vulnerabilità rispetto ad azioni naturali, al quale è stato attribuito un peso ponderato pari al 50%, mentre a ciascuno degli altri due criteri è stato attribuito un peso ponderato pari al 25%.

Oltre che per gli interventi indicati nel precedente decreto del 7 maggio 2021, le risorse possono essere utilizzate per la sistemazione delle eventuali vie secondarie transitabili dalla mobilità leggera, quali ciclovie o zone interamente pedonali, in quanto rientranti nel novero delle opere di protezione dell'utenza debole e di facilitazione alla transizione verso la mobilità dolce, insistenti sulla piattaforma stradale dell'opera d'arte, nella misura massima del 15 per cento dell'importo totale dei lavori.

Il termine per la presentazione del Programma sessennale 2024 – 2029 da parte di Province e Città metropolitane è fissato inderogabilmente al 30 giugno 2023.

Sulla base del Piano di riparto, le risorse sono trasferite alle Province e Città metropolitane, dopo l'approvazione del Programma sessennale 2024 – 2029 da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, secondo le seguenti modalità:

- a) entro il 30 giugno 2024 l'intera annualità 2024;
- b) per le restanti annualità (2025-2029), semestralmente, sulla base degli stati d'avanzamento dei lavori rendicontati, così come desunti dal sistema di monitoraggio e coerenti con il cronoprogramma.

Come nel provvedimento approfondito nel precedente punto, relativo alla rete viaria, le Province e le Città metropolitane sono tenute a certificare, mediante apposita comunicazione al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, l'avvenuta realizzazione degli interventi entro il 31 dicembre successivo dell'anno di riferimento.

In caso di mancata o parziale realizzazione degli interventi entro i termini previsti nel provvedimento ovvero in caso di presenza di ribassi di gara non riutilizzati, è disposta la revoca delle corrispondenti risorse assegnate alle singole Province o Città metropolitane, che versano i corrispettivi importi su apposito capitolo di entrata del bilancio dello Stato. ai sensi del citato comma 1078 dell'art. 1 della legge di bilancio 2018.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

Come nel provvedimento approfondito precedentemente e relativo alla rete viaria, non si procede a revoca dell'assegnazione delle risorse qualora il mancato rispetto del termine è imputabile alla presenza di contenzioso o in caso di calamità naturali accertate ai sensi del citato decreto legislativo n. 1 del 2018, che abbiano interferito con la realizzazione degli interventi, ovvero per cause non imputabili ai soggetti attuatori.

Anche il monitoraggio per gli interventi sui ponti e viadotti in argomento, è affidato, come quello per gli interventi sulla rete viaria, alla Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, tramite una specifica piattaforma informatica, e le Stazioni Appaltanti alimentano il sistema di monitoraggio trasmettendo le relative informazioni anagrafiche, fisiche, finanziarie e procedurali.

Con i due provvedimenti approfonditi, relativi al riparto in favore di Province e Città metropolitane di risorse pluriennali per la manutenzione straordinaria della rete viaria (anni dal 2025 al 2029) e per la messa in sicurezza dei ponti e viadotti (anni 2024 al 2029), vengono supportate e consolidate - attraverso procedure oramai collaudate e una programmazione da avviarsi attualmente anche per gli anni a venire - le attività di riqualificazione della rete viaria di Province e Città metropolitane, avviata con la legge di bilancio per l'anno 2018.

Contributi ai Comuni che provvedono a istituire i cd "stalli rosa"

La Conferenza Stato-città ed autonomie locali, nella medesima seduta del 16 marzo 2022, ha espresso l'intesa sullo schema di decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con il Ministro dell'economia e delle finanze e con il Ministro per le disabilità, per la definizione delle modalità di concessione dei contributi in favore dei Comuni che provvedono a istituire i c.d. "stalli rosa".

Il provvedimento rientra nell'alveo di una serie di misure contenute nel decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 novembre 2021, n. 156 (cd "*Infrastrutture*"), aventi l'obiettivo di rafforzare il diritto alla mobilità delle persone con disabilità e delle donne in stato di gravidanza e dei genitori con un bambino di età non superiore a due anni, cui sia stato rilasciato il "permesso rosa" da parte del Comune di residenza:

Il suddetto decreto-legge cd "*Infrastrutture*" ha apportato modifiche al Codice della strada (decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285) prevedendo:



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

- la possibilità, per il sindaco, di prevedere la riserva di posti di sosta a dette categorie, oltre a quelle già previste (art. 7, comma 1, lettera d, del Cod. strada);
- la gratuità della sosta ai veicoli al servizio di persone con disabilità, titolari del contrassegno speciale, nelle aree di sosta o parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati, a decorrere dal 1° gennaio 2022 (art. 188, comma 3-bis, del Cod. strada);
- l'inasprimento delle sanzioni per chi usufruisca degli stalli riservati alle persone con disabilità (art. 188, commi 4 e 5, del Cod. strada);
- la possibilità, per gli enti proprietari della strada, di allestire spazi per la sosta, mediante la segnaletica necessaria, dei veicoli al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni, per consentire ed agevolare la mobilità di tali soggetti (art. 188-bis del Cod. strada).

In particolare, il provvedimento esaminato dalla Conferenza è attuativo dell'art. 1, comma 819 della legge 30 dicembre 2020, n. 178, così come modificato dall'art. 1, comma 2, lettera a) del citato decreto-legge 121/21, il quale, al fine di favorire la mobilità urbana ed extraurbana, anche con riferimento alla mobilità delle persone con disabilità, istituisce, nello stato di previsione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, un fondo con una dotazione di 3 milioni di euro per l'anno 2021 e di 6 milioni di euro per l'anno 2022, destinato all'erogazione di contributi in favore dei Comuni che con ordinanza adottata entro il 15 ottobre 2021, ai sensi del citato art. 7 del Codice della strada, provvedono a istituire spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni ovvero a prevedere la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.

Il successivo comma 820 del citato art. 1, anch'esso modificato dal citato comma 2 dell'art. 1 del decreto-legge 121/21, ha previsto che con decreto del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, di concerto con i Ministri dell'economia e delle finanze e per le disabilità, previa intesa in sede di Conferenza Stato-città ed autonomie locali, siano definiti i criteri di determinazione dell'importo del contributo riconoscibile a ciascun comune, le modalità di presentazione delle domande di accesso, nonché di erogazione del contributo stesso.



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

Il contributo è erogato in favore dei Comuni che:

- a) con delibere della giunta, istituiscono o hanno istituito spazi riservati destinati alla sosta gratuita dei veicoli adibiti al servizio delle donne in stato di gravidanza o di genitori con un bambino di età non superiore a due anni (stalli “rosa”);
- b) con ordinanza adottata ai sensi del citato articolo 7 del Codice della strada, istituiscono o hanno istituito, entro il menzionato termine di cui al comma 819, dell’articolo 1 della legge n. 178 del 2020 e limitatamente all’ipotesi di cui all’articolo 2, comma 2, lettera c) del provvedimento (ordinanze emanate dal 1° gennaio al 9 novembre 2021), spazi riservati al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale;
- c) con ordinanza adottata dal 10 novembre al 31 dicembre 2021, hanno previsto la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati.

Il contributo è erogato per ciascuno stallo realizzato, ovvero che si prevede di realizzare, riconoscendo un valore unitario pari a euro 500.

Per gli stalli “rosa” al fine di non creare eventuali sproporzioni tra stalli realizzati e popolazione, si prevede un tetto massimo del contributo in base a fasce di popolazione di appartenenza del Comune.

Nella citata seduta del 16 marzo 2022 della Conferenza Stato-città ed autonomie locali è stata condivisa la richiesta dell’ANCI di prevedere un’ulteriore fascia demografica, rispetto alle sei inizialmente previste, per i Comuni con popolazione superiore ad un milione di abitanti.

La fascia demografica di riferimento è individuata sulla base del numero di abitanti residenti nel Comune alla data del 1° gennaio 2021 (fonte ISTAT).

Nel caso in cui le ordinanze prevedano la gratuità della sosta dei veicoli adibiti al servizio di persone con limitata o impedita capacità motoria muniti di contrassegno speciale, nelle aree di sosta o di parcheggio a pagamento, qualora risultino già occupati o indisponibili gli stalli a loro riservati è riconosciuto un contributo forfettario di 1.000 euro.

Tramite l’istituzione di un’apposita piattaforma informatica che verrà messa in esercizio entro 60 giorni dalla pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del provvedimento, i Comuni



Presidenza del Consiglio dei Ministri

Conferenza Stato-città ed autonomie locali

potranno presentare la domanda per ottenere il contributo che verrà erogato in un'unica soluzione.

Per la realizzazione della piattaforma e la gestione del fondo è prevista la stipula di apposita convenzione del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili con la CONSAP.

Il contributo verrà erogato in un'unica soluzione in base all'ordine cronologico di presentazione della domanda e fino ad esaurimento delle risorse disponibili, al netto degli oneri e delle spese per l'attuazione della eventuale suddetta convenzione con la CONSAP.

Gli "stalli rosa", nelle more delle modifiche al Regolamento di esecuzione e di attuazione del Codice della strada (decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495), sono realizzati secondo le indicazioni preliminari per la segnaletica di cui all'Allegato 1 al provvedimento.