

Piano della mobilità sostenibile fermato dalla Consulta: serve l'ok delle Regioni

23 Apr 2018

Ancora una pronuncia-fotocopia della Consulta sulla illegittimità di norme statali nella parte in cui bypassano l'intesa o il parere di amministrazioni territoriali o locali su alcune materie. Dopo il [piano di edilizia scolastica innovativa con 100 milioni di fondi Inail \(sentenza n.71/2018\)](#) e dopo il [maxi-fondo della presidenza del Consiglio \(n.74/2018\)](#), è la volta del piano nazionale strategico di mobilità sostenibile, previsto dalla legge di Bilancio 2017. Anche in questo caso, la questione di legittimità costituzionale - accolta dalla Consulta con la [pronuncia n.78/2018](#) - è stata presentata dalla Regione Veneto. Il trasporto pubblico locale è una materia di competenza regionale residuale: lo Stato può mettere i soldi, ma per decidere come spenderli - afferma la Consulta - serve il coinvolgimento delle Regioni.

E non si tratta di pochi soldi. Il programma per la mobilità sostenibile ha uno stanziamento di 200 milioni per l'annualità 2019 e 250 milioni all'anno dal 2020 al 2033. Le risorse servono soprattutto per il ricambio del parco mezzi del Tpl, in particolare per l'acquisto, la riqualificazione elettrica o il noleggio dei veicoli, e poi per finanziare anche varie iniziative a carattere innovativo che prevedono il coinvolgimento di Invitalia e di università.

L'attuazione del piano prevede due decreti. Il primo è un Dpcm di approvazione del Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile, mai varato. Il secondo è un decreto Sviluppo-Economia-Infrastrutture che sarebbe dovuto uscire entro gennaio 2018 (nuovo termine rispetto al 31 dicembre inizialmente previsto). Secondo i giudici è necessaria una forma di intesa con le Regioni (non meglio precisata) per tutti e due i provvedimenti.

«Il Piano, comunque, - si legge nella sentenza - non solo costituisce strumento di natura strategica e carattere programmatico, ma contiene, altresì, fondamentali indicazioni concretamente operative per lo sviluppo del sistema del trasporto pubblico locale, funzionali a realizzare la mobilità sostenibile, poiché include la ripartizione e l'assegnazione alle diverse finalità delle risorse finanziarie incrementalì del Fondo di cui all'art. 1, comma 866, della legge n. 208 del 2015. Già sulla scorta delle predette considerazioni, emergono profili di competenza sia dello Stato, quale la materia ambientale, sia delle Regioni, quale è il trasporto pubblico locale, la cui compresenza conduce a ravvisare l'esigenza che nella definizione stessa del Piano sia prevista la collaborazione delle Regioni. Pur se è evidente che nella predisposizione del Piano l'esecutivo non potrà non confrontarsi con il sistema delle Regioni, l'assenza nel dettato normativo di una esplicita previsione sulla necessità di un coinvolgimento decisionale di tale sistema costituisce sicuramente un vulnus al principio di leale collaborazione».