



COMUNE DI L'AQUILA

VERBALE DI CONSIGLIO COMUNALE

RESOCONTO STENOTIPICO INTEGRALE

SEDUTA DEL 5 GIUGNO 2018

ORDINE DEL GIORNO

Definizione dei Servizi minimi di Trasporto Pubblico Locale

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Prego Consiglieri, per cortesia... i Consiglieri sono pregati di prendere posto e il pubblico è pregato di fare silenzio. Allora, diamo inizio al Consiglio Comunale, quindi do la parola al Segretario Generale per l'appello, prego Segretario Generale”.

SI PROCEDE ALL'APPELLO

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Con ventisette presenti la seduta è valida, devo giustificare i Consiglieri Iorio Emanuela, Ferella Daniele, Elia Serpetti, e devo giustificare anche il Consigliere Regionale Pietrucci Pierpaolo perché impegnato davanti al Prefetto. Quindi, diamo inizio al consiglio comunale, all'ordine del giorno che ha, come oggetto, delibera di giunta regionale numero 848 del 28 dicembre 2017, esclusione delle tratte L'Aquila Roma e Avezzano, Roma dalla definizione dei servizi nei minimi di trasporto pubblico locale. La leggo, “vista la delibera di giunta regionale 848 del 28 dicembre 2017, definizione dei livelli dei servizi minimi e degli ambiti di traffico e del trasporto pubblico locale, che sia approvata al consiglio regionale trasformerebbe le tratte in autobus L'Aquila – Roma e Avezzano – Roma, da servizio pubblico essenziale in servizio commerciale, escludendole, quindi, da una contribuzione da parte del fondo regionale trasporti. Considerato che trattasi di linee di trasporto di carattere indispensabile ed essenziale per la città dell'Aquila, a causa dell'assenza su rotaia verso Roma e in considerazione delle consistenti e stabili relazioni con la capitale dovute soprattutto a tanti lavoratori pendolari e studenti che percorrono quotidianamente tali tratte. Ritenuto che in conseguenza dell'assenza di contribuzione per le suddette tratte e del ricorso al libero mercato si rischierebbe l'aumento dei costi e, soprattutto, la diminuzione del numero delle corse, ritenuto altresì che tale scelta potrebbe risultare fortemente penalizzante per l'intero territorio del comprensorio aquilano, soprattutto aree interne, il Consiglio Comunale dell'Aquila impegna il Sindaco e la Giunta ad attivarsi presso la Regione Abruzzo affinché promuova un confronto con tutti i portatori di interesse coinvolti nella vicenda, volta a modificare e a migliorare la delibera numero 848 del 28 dicembre 2017 rispetto a quanto segnalato nelle premesse prima che venga completato l'iter procedurale per la definitiva approvazione della stessa”. Questo è l'ordine del giorno. Devo ringraziare tutti coloro che sono presenti, Maurizio Di Nicola, il Dottor Rivera, Dottor Cassino, Dottor Montanaro, Dottor Paoli, Dottor Piscitelli, per la CGIL Rita Innocenzi, Domenico Fontana, Michele Giuliani e per il comitato pendolari L'Aquila – Roma Donatella Sarra. Quindi prego tutti quelli che vorranno intervenire di attenersi a quello che è l'ordine del giorno che ho appena letto e non divulgare oltre. Do la parola al Consigliere Cimoroni per una breve illustrazione dell'ordine del giorno. Grazie”.

CARLA CIMORONI CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie Presidente, mi unisco ai saluti a tutti i presenti e ai lavoratori, in particolare dei trasporti che oggi sono presenti in gran numero e hanno portato all'attenzione di questo Consiglio anche l'importantissima questione della fusione AMA TUA. Allora, l'ordine del giorno è stato letto dal Presidente e prende, diciamo, spunto dalla delibera di giunta regionale numero 848/C del 28 dicembre 2017 che definisce, appunto, i livelli dei servizi minimi degli ambiti del trasporto pubblico locale. Questa delibera è stata, appunto, approvata dalla Giunta, ma deve passare in

Consiglio Regionale, previo passaggio della commissione territorio, prima di diventare operativa. E questa delibera, proprio per i motivi che sono riportati nell'ordine del giorno che il Presidente ha letto, se approvata, sancirebbe definitivamente l'esclusione della tratta L'Aquila – Roma dai servizi minimi e quindi dalla contribuzione da parte del fondo dei trasporti regionale. Ora la storia dei servizi minimi, della definizione dei servizi minimi in Regione Abruzzo ha un iter pluridecennale, la questione non è stata affrontata per vent'anni da tutte le amministrazioni che si sono succedute nel tempo e quindi è un iter estremamente travagliato che non è ovviamente qui la sede per ripercorrerlo e, in questo senso, all'attuale amministrazione regionale va sicuramente dato atto di averci messo mano dato, data anche la congiuntura, diciamo, a livello nazionale che stringe sul riordino di tutto quanto attiene alle società partecipate pubbliche che ha un riordino fatto di scadenze stringenti e di decurtazioni e che è orientato di fatto alla privatizzazione di questi servizi. Ora una cosa vorrei chiarire per sgombrare il campo. Noi siamo assolutamente, diciamo, convinti che i servizi pubblici essenziali, e la mobilità è sicuramente uno di questo, debbano rimanere in mano pubblica. Devono rimanere in mano pubblica e rispondere a logiche non di profitto, ma, prima di tutto, garanzia, di universalità e di equità di accesso e fruizione da parte della popolazione. E l'amministrazione regionale ha sicuramente il merito di aver provveduto all'affidamento in house alla società TUA entro il 30 settembre 2017 evitando le decurtazioni previste dal famigerato, mi viene da dire, articolo 27 del decreto legge 50/2017 poi, insomma, convertito in legge. Questo risultato però, dell'affidamento in house a TUA, è stato conseguito a un caro prezzo per il nostro territorio, quello che è stato sacrificato, infatti, cedendo, secondo noi, alle pressioni, alle mire degli operatori privati è proprio il collegamento più essenziale e vitale per il nostro territorio, che è il collegamento con la capitale. La delibera di affidamento a TUA, infatti, che è del 29 settembre 2017, di fatto anticipa quella che è la definizione dei servizi minimi dando atto che, a partire già dal primo gennaio 2018, i servizi di linea, fino al 31 dicembre, appunto, erano stati oggetto di concessione sulla direttrice per Roma, di fatto sono esclusi dalla contribuzione a carico del fondo regionale trasporti. Sono diventati, come si dice, commerciali, cioè messi a gara su libero mercato. Ora la delibera... arriviamo così alla delibera, appunto, in questione, quella del 28 dicembre che deve passare al consiglio regionale ed essere approvata dal consiglio regionale. Speriamo noi, modificata. In questa delibera, appunto, pur richiamando i criteri previsti, di definizione dei servizi minimi previsti dal decreto, gli unici criteri ad oggi vigenti, visto che anche lì siamo in vacanza di decreti, dal decreto legislativo 422 del 97, da questi criteri spicca proprio il pendolarismo scolastico e lavorativo e anche, per esempio, l'alternativa su rotaia. Due criteri che sono caratteristici della linea Roma – L'Aquila. Quello che è chiaro, quindi, secondo noi è che la scelta di escludere la tratta Roma – L'Aquila, affollata ogni giorno da centinaia di pendolari e priva totalmente di un'alternativa su ferro è una scelta politica, strategica, e non tecnica. E' una scelta politica che penalizza ancora una volta il capoluogo regionale in barba agli annunci di legge per L'Aquila capoluogo. Non voglio cedere al campanellismo, dire che si penalizza L'Aquila per favorire, invece, Pescara, però la strategia di sviluppo per Pescara e per la costa ci è chiara, non ci è chiaro invece a questo punto quella che è la strategia di sviluppo per L'Aquila e per le aree interne. E quello che vorrei sentire dai rappresentanti regionali, e mi dispiace in questo senso che non siano presenti il Vice Presidente Lolli e il Consigliere Pietrucci, è qual è a questo punto la strategia per L'Aquila...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Devo dire per Pietrucci che l'ho giustificato, per correttezza. Prego”.

CARLA CIMORONI CONSIGLIERE COMUNALE

“Però mi dispiace lo stesso. Allora, che si è detto sempre sulla Roma – L’Aquila, si è sempre detto, e questo credo che siamo proprio unanimamente d’accordo da tutte le parti, di voler intensificare e puntare proprio sulla vicinanza con Roma e su una relazione storica con la capitale per sfruttare le opportunità della metropoli senza rinunciare però a vivere in una dimensione più a misura d’uomo, come quella di una cittadina di provincia come... una città di provincia come L’Aquila, purchè sia ben servita. Allora, questo stanno a dimostrarlo le centinaia di pendolari, ma anche di studenti universitari, che percorrono questa tratta ogni giorno ed è la prova provata di una relazione storica che invece si dovrebbe poter ampliare. Un buon trasporto pubblico, tra l’altro, è uno dei principali fattori di attrattività territoriale. Solo un anno fa, in campagna elettorale, quindi me lo ricordo bene, qualcuno proponeva addirittura la realizzazione di un collegamento ferroviario verso la capitale, un collegamento veloce, tanto si riteneva strategia, e la direttrice Roma – L’Aquila, e quindi si proponeva un ingente investimento di soldi pubblici. A distanza di un anno siamo approvando in Regione esattamente il contrario, una sottrazione di fondi all’unico collegamento ad oggi esistente con la capitale, cioè quello su gomma. Allora quello che ci piacerebbe sapere a questo punto, qual è la strategia che si ha in Regione per questa città, qual è la strategia per le aree, limitrofe, che a cascata, in qualche modo, dipendono e sono connesse alle sorti di questa città. La domanda è il collegamento Roma – L’Aquila è strategico o no per chi governa questa Regione? Perché quello che è chiaro è che se non si penalizza L’Aquila a favore di Pescara è sicuramente vero, invece, che si penalizza L’Aquila a favore dei privati. La spiegazione a questa scelta scellerata, a cui chiediamo di ripensare, è che ciò che è redditizio è commerciale, e quindi privatizzabile a prescindere, senza sé e senza ma. Alla faccia dell’ultra liberismo, mi viene da dire. E la tratta L’Aquila – Roma, in quanto frequentatissima è ovviamente redditizia, tanto che fa gola ai privati che hanno impugnato il precedente provvedimento che fotografava un po’ lo stato di fatto della vecchia, diciamo, contribuzione del trasporto pubblico locale. Chiediamo anche quale sia la strategia per TUA, con particolare riferimento proprio alle aree interne, zone evidentemente che sono meno fruttuose in termini economici, ma a rischio di un ulteriore spopolamento se non si garantiscono servizi adeguati e calati sull’esigenza del territorio. La domanda è se si rinuncia a priori a tratte redditizie che... ci si rinuncia proprio per il principio che sono redditizie, come si fanno poi a sostenere quelle meno redditizie? Teniamo, insomma, che la conseguenza sia, da un lato, il taglio dei servizi, e dall’altro un impoverimento per la stessa società in una logica di eterno inseguimento della cosiddetta razionalizzazione che diventa di fatto un circolo vizioso. Quello che vorremmo, invece, è che si innescasse un circolo virtuoso. Siamo convinti che gli opportuni efficientamenti non si raggiungano continuando a tagliare i servizi, ma, al contrario, migliorandoli tenendo conto delle esigenze del territorio e lavorando un’offerta che sia davvero calata sul territorio. Cioè dovremmo entrare tutti quanti nella logica che un danno per una società pubblica come TUA, è un danno per tutti, per le cittadine, i cittadini e per i lavoratori. Chiediamo, quindi, c’è la volontà politica di modificare la delibera di giunta 848/C del 28 dicembre 2017 riconoscendo, quindi, anche alla tratta Roma – L’Aquila tra i servizi essenziali? Ovviamente l’ordine del giorno che è stato letto dal Presidente Tinari è un ordine del giorno che possiamo modificare o migliorare o precisare nei modi in cui ritenete più opportuni e ringrazio i Consiglieri che lo hanno firmato, insieme a me, Giustino Masciocco, Elisabetta Vicini, Angelo Mancini, Lelio De Santis, Elia Serpetti, Daniele Ferella, Ersilia Lancia e la Dottoressa Ianni. Grazie Presidente”.

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie a lei, allora io, a questo punto, darei la parola a Donatella Sarra rappresentante del comitato pendolari L’Aquila – Roma, prego, Dottoressa venga qui”.

SARRA DONATELLA RAPPRESENTANTE COMITATO PENDOLARI L’AQUILA – ROMA

“Allora, buonasera a tutti, sono Donatella Sarra e sono il presidente del comitato dei pendolari della tratta L’Aquila – Roma, Roma – L’Aquila. Senza stare a ripetere argomenti già detti e ridetti, io vorrei incentrare il mio intervento riscontrando un’intervista che, qualche giorno fa, è stata rilasciata sulla testata del Capoluogo dall’attuale presidente di TUA, il Dottor Torelli. Perché parto da questa intervista. Perché leggendola, da pendolare, da cittadina, insieme anche ad altri pendolari, e credo anche degli autisti di TUA, suppongo, ho trovato dei dati che non corrispondono assolutamente a quelli che sono i dati in nostro possesso. Mi spiego un pochino meglio. Le tratte che collegano il capoluogo con la capitale non sono paragonabili al servizio pubblico essenziale di assicurare il trasporto alle sei e trenta del mattino di un cittadino abruzzese che da Castel del Monte voglia raggiungere L’Aquila per andare a scuola o a lavorare, mi chiedo perché, perché la tratta L’Aquila – Roma non può essere considerata essenziale come chi da Castel del Monte deve andare a lavorare o a studiare se molte persone da L’Aquila partono per andare a lavorare? Per andare a studiare? Per curarsi? Questi sono i diritti garantiti dalla carta costituzionale. Se non sono essenziali queste le motivazioni che portano i cittadini aquilani ad andare a L’Aquila quali sono? Io sono qui per chiedere una risposta. Perché se è vero che la politica deve risolvere i problemi della gente questo è il momento per dimostrarlo. Allora, altro punto. Di questa intervista per cui ho chiesto anche se ci sono i vertici TUA, lo sanno, io ho chiesto un incontro a Tonelli, non ho ancora avuto risposta. Quindi adesso io mi rivolgo a Montanara, a Cassino, con cui ho già avuto modo di parlare, perché poi, continuando a leggere l’intervista, io trovo questo, un esempio chiarissimo è rappresentato dalla corsa delle quattro e trenta nella stessa tratta commerciale L’Aquila – Roma che viene utilizzata da pochissimi utenti, meno di cinque. Allora Donatella che cosa fa? Siccome quella è una corsa che non prende più ormai da tanti anni, e probabilmente, quindi, le cose sono cambiate, è una corsa che prendevo una decina di anni fa, quando andavo a lavorare ad Aprilia e dovevo stare alle sette e mezza ad Aprilia, quindi io prendevo quell’autobus, era un bipiano, ed era pieno di gente. Ma ovviamente non posso fare un intervento costruito su qualcosa che accadeva dieci anni fa. Devo riportarlo alla realtà. Che cosa faccio? Chiedo aiuto ai pendolari che oggi viaggiano a quell’ora, ne ho sentiti vari, così come ho sentito degli autisti di TUA che mi hanno riportato testimonianze che credo siano molto attendibili perché sono persone che ogni santo giorno, che Cristo comanda sulla terra, viaggiano per andare a lavorare accomunati dallo stesso obiettivo, lavora il pendolare, lavora l’autista. Che cosa scopro? Un dato interessante. Scopro che ad oggi, il dato è di ieri, mi viene riferito che alle quattro e trenta partono dieci persone, a volte sono diciassette a volte dodici, la media è di quindici. E’ vero, sono quindici, e uno dice “ma come mai c’è un bipiano per quindici persone?”, c’è un motivo per questo. Sono quindici persone che vanno a lavorare per poi permettere a questo autobus di ripartire da Roma alle ore sei e un quarto stracolmo di gente. Si parla di settanta, ottanta pendolari, che hanno lavorato la notte e che stanno tornando nella loro città. Come si fa a dire che viaggiano meno di cinque persone! Si va a guardare... e io qui voglio una risposta da TUA, si va a guardare il sistema di prenotazioni? Ce lo siamo detti in tutti i modi con TUA, i pendolari non si prenotano, non si prenotano perché il sistema di prenotazione è un sistema anteguerra, è un sistema che non consente le prenotazioni con gli i-pod, con i tablet, e con i dispositivi di ultima generazione. Il pendolare non lo fa. Non fa la prenotazione. Ci possiamo lavorare, è anche una questione di pigrizia? Probabilmente su

questo lavoreremo, ma come fate a dire che sono di meno di cinque persone se non è la verità! Poi vogliamo accoppiare e razionalizzare le corse? E come la mettiamo con il rientro da Roma? Che fa questa gente alle sei e un quarto, un autobus che ho scoperto, perché non lo sapevo, serve anche Carsoli, quell'autobus, quando torna, e qui ci sono gli autisti di TUA, magari mi possono smentire, io non lo so, mi viene riferito che però serve anche Carsoli. Io vorrei capire da TUA il lavoro certosino di cui Tonelli parla, Tonelli parla di un lavoro certosino in base ai quali risultati sarà in grado di razionalizzare le corse perché non vuole mantenere un carrozzone. Benissimo. siamo tutti contro i carrozzoni e lo spreco del denaro. Ci mancherebbe altro. Il punto non è questo. Il punto è capire questo lavoro certosino che mi sono andata ad informare, è stato dapprima commissionato, se non sbaglio, all'università di Teramo, il cui rettore è il Dottor D'Amico, ex presidente TUA, anche qui smentitemi se io ho delle notizie false. Ancora, scopro, e ci sono passata io stesso, porto la mia testimonianza, perché, tornando un venerdì alle otto e mezza di sera da Tiburtina, un autista di TUA mi chiede "lei perché viaggia?", "per lavoro" "e viaggia con l'abbonamento o con il biglietto?", "questa sera con il biglietto", e queste due domande bastano a definire un lavoro certosino? Scusatemi, io se penso a un lavoro certosino penso a un lavoro fatto con criterio e non a due domande approssimative che non ricostruiscono la mia storia di pendolare. Parlo di me, in rappresentanza di tutti i pendolari. Poi parlo con la guardia giurata, che da quindici anni viaggia per raggiungere l'Eur, parlo con la fisioterapista che da venticinque anni viaggia su quella corsa delle quattro e trenta, come si fa a garantire a queste persone di raggiungere il posto di lavoro nella capitale. Spiegatevi... io voglio una risposta. Voglio una risposta da TUA a nome dei pendolari, voglio una risposta dalla politica, mi dispiace che alcuni consiglieri regionali oggi non ci sono, anche perché devo dire che da quando ho intrapreso questa avventura del comitato, oltre ad aver scoperto tante cose, che nonostante io sono pendolare ignoravo, sono venuta a conoscenza anche di una buona forma di politica, perché ho trovato la disponibilità di tanta gente e non ne faccio una questione né di parte politica e né di ideologie, qui sono stati tutti disponibili, quindi io quest'ultimo minuto lo rubo, poi mi taccio, perché non sono abituata a parlare con la clessidra, mi mette ansia, e siccome non sono una persona ansiosa non la so gestire l'ansia. Quindi se sto sfiorando Tinari mi toglierà la parola come è giusto che sia. Io vorrei ringraziare il sindaco Biondi perché mi ha consentito di essere qui, tramite l'Avvocato Tinari. Ringrazio l'Assessore ai trasporti Carla Mannetti, perché ci siamo confrontate su questo tema. Ringrazio i Consiglieri Comunali che hanno sottoscritto l'ordine del giorno per avere questa adunanza. Penso a Carla Cimorroni, con cui ho avuto modo di confrontarmi, penso anche a Palumbo, penso anche a Amerigo Di Benedetto, a tutte le persone che sono state disponibili, ringrazio i pendolari, anche non iscritti al comitato, perché guardate il comitato si aggira su circa centotrenta, centoquaranta iscritti, però c'è tutto un mondo di pendolari che non è iscritto, ora tralasciamo le motivazioni, perché poi ognuno è libero di fare quello che gli pare, ma qui noi stiamo parlando dei cittadini aquilani, non solo del pendolare, e ringrazio anche i colleghi della FILT CGIL, Rita Innocenti e Domenico Fontana, perché è grazie all'assemblea pubblica indetta da loro che si è cominciato anche a parlare di questa situazione di cui, praticamente, molti cittadini, secondo me, permettetemi di dirlo, non erano a conoscenza. Io mi taccio, ho terminato, mi auguro che la politica voglia considerare, anche se la tratta è diventata commerciale, sono le corse che devono essere considerate essenziali, sono le corse che vanno considerate essenziali perché la gente a L'Aquila ha bisogno, L'Aquila è una città satellite di Roma. Io vi ringrazio, grazie a tutti".

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

"Grazie, adesso siamo noi che ringraziamo lei. E adesso la parola al Dottor Maurizio Di Nicola, Consigliere Delegato Regione Abruzzo, Consigliere Delegato dei trasporti della Regione Abruzzo".

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“...Presidente Tinari, un saluto ovviamente al Sindaco, anche se è andato via, a tutti i Consiglieri Comunali di maggioranza e di opposizione, consentitemi anche un saluto particolare all’Onorevole che inizia i lavori di questa legislatura, e, siccome sono persona per bene, anche delle scuse, magari l’Onorevole non se lo ricorderà, ma qualche giorno fa su facebook discutevamo delle incompatibilità e io, sbagliando, ho detto che era incompatibile l’Onorevole con l’Assessore, siccome non lo è, mi è mancata l’occasione prima, ma poco cambia se lo faccio in questa occasione, mi scuso per averlo detto. Un saluto, in ultimo, ma non in ultimo per l’importanza, solo per ordine di deferenza istituzionale, ai lavoratori di TUA e ai collaboratori di Regione Abruzzo che esercitano il trasporto pubblico regionale che oggi sono presenti con il Dottor Cassino, con il Dottor Piscitelli, con il Dottor Montanaro, con il direttore generale di Regione Abruzzo che è venuto ovviamente ad ascoltare quali sono le istanze che provengono dal territorio che, in questo caso, si concentra qui, in questa aula che è quella del Consiglio Comunale dell’Aquila, e che oggi peraltro, a quello che comprendo, è anche investita di un’ulteriore questione, e faccio l’ultimo saluto ai lavoratori di AMA e alla vicenda che li riguarda e, con essi, alle forze sindacali presenti perché anche quello è un pezzo della partita del trasporto di questa regione che merita di essere trattato e gestito. Saluto, anche se la signora gentile che mi ha preceduto ha ritenuto di non farlo, ma immagino per sola dimenticanza, e non mi sottrarrò dal dare le risposte che chiede, anche la pendolare che ha rappresentato le istanze dei fruitori del servizio e che ha posto, diciamo, sul campo della discussione un livello di questione diverso da quello che è stato rappresentato dalla consigliera che ha illustrato l’ordine del giorno, ma che comunque è un campo di interesse anche di quest’aula. Cercherò di essere sintetico, ma il tema che ci occupa, ovviamente non lo è, e quindi spero di non abusare né del vostro tempo, né della vostra pazienza. Un’ultima premessa metodologica me la consentirete, metodologica di questo intervento che svolgo, me la consentirete, in qualità di cittadino di Pescina, che è ovviamente un comune nel quale risiedo e che insiste nella provincia dell’Aquila, che insiste nelle aree interne forse anche più di quanto area interna sia il capoluogo di regione e che condivide con questa città, che ha condiviso con questa città la drammaticità di un destino storico poiché il 13 gennaio del 1915 la città fu rasa al suolo da un terremoto, dal famoso terremoto di Avezzano e della Marsica, e che da quell’avvenimento ebbe trasformato il proprio profilo sociale, civile, demografico, era città rappresentativa all’interno del panorama politico e non solo della Marsica, dopo quel terremoto lentamente è diventata poco più che una comparsa e un piccolo paesotto. E ho voluto fare questa premessa per raccontarvi, per farvi capire che nessuno più di me forse, da cultore della storia locale di Pescina, riesce anche a comprendere il contesto dentro il quale questa discussione si svilupperà, si è animata, mi auguro che possa proseguire nella leale collaborazione delle istituzioni perché è evidente che il sisma del 2009 ha minato, sì l’Abruzzo, ma molto più che l’Abruzzo la città dell’Aquila e la comunità che nell’Aquila vive. Ed è evidente, quindi, altresì, che qualsiasi tema, così come quello dei trasporti, ma mi verrebbe da dire anche quello della sanità, ma mi verrebbe da dire quello della istruzione, ma mi verrebbe da dire quello della impiantistica sportiva e dei servizi di socialità di una città è un nervo scoperto inevitabilmente, anche a distanza di tutto questo tempo, e senza voler andare a cercare chi ha operato più o meno bene delle varie parti politiche che si sono alternate nell’amministrazione della Regione, nell’amministrazione dello Stato, nell’amministrazione del Comune in questi anni che ci hanno separato dal terremoto. Insomma, il clima è particolare e terrò conto, in quello che sto per dire, anche di questo clima particolare perché merita di essere tenuto in considerazione. Ma volevo rimarcare che, avendo ricevuto da qualche giorno, non da molto, la delega ai trasporti che, peraltro, è una delega no assessorile, e

quindi non posso parlare in questa assise impegnando la Regione come potrebbe fare un assessore regionale, ma posso parlare per rappresentare una situazione e, soprattutto, posso essere presente così come ho voluto essere presente per ascoltare delle istanze, per confrontarmi con quella che è l'aula consiliare demandando inevitabilmente ad un'altra fase le risposte definitive ai temi che vengono sollevati. Ed è una fase che ha una doppia faccia, evidentemente quella della Giunta Regionale con il Presidente D'Alfonso che mantiene la delega ai trasporti dal punto di vista formale, sostanziale, della possibilità, cioè, di dare impulso giuridico all'azione amministrativa, ma soprattutto a quella che voi avete anche già in qualche maniera raccontato, che è una fase ulteriore che si terrà, si celebrerà prima nella commissione seconda della Regione Abruzzo, poi in Consiglio Regionale sul tema della delibera di giunta regionale 839 che disciplina i servizi minimi nel trasporto regionale. Ho esaurito le premesse. Cerco di venire ai fatti partendo dalle questioni più di interesse programmatico e di interesse di carattere regionale, che ha sollecitato la Consigliera Comunale. Venendo poi a caduta sulle questioni anche rappresentate dal comitato dei pendolari, sulle quali poi, probabilmente, chiederò di essere affiancato anche, se necessario, da qualcuno delle strutture delle due società per una declinazione più precisa dei piani di esercizio delle corse di quello che poi può interessare anche in questa sede i pendolari stessi, dicendo però, fin da adesso, che rispetto al piano di esercizio che è stato gestito dalla società TUA nel corso di questi ultimi due anni, non cambia poi molto nel piano di esercizio che si è immaginato di mettere in campo, sotto l'egida di Sangritana per il momento, per quanto riguarda un prossimo futuro che sarebbe, almeno dai documenti in essere, in questo momento, dal primo di luglio del 2018. Allora, si è detto che la Regione Abruzzo rivendica con forza un risultato di ordine politico e di programmazione che ha a che fare con l'esercizio del trasporto pubblico locale per i prossimi anni, dal 2019 al 2027, garantito dentro l'attività di esercizio della società unica regionale del trasporto pubblico TUA a completa partecipazione regionale. Una società che è stata il frutto di un lungo laborioso, faticoso, impegnativo lavoro di ricongiunzione delle tre società preesistenti, Sangritana, GTM ed Arpa, realizzato per ottenere l'ottimizzazione di questo servizio e l'abbattimento dei costi di esercizio del trasporto pubblico in un'epoca nella quale il fondo nazionale dei trasporti e, conseguentemente, il fondo regionale dei trasporti, hanno subito continue decurtazioni di trasferimenti a seguito di una scelta nazionale di spending review, oltre che di un quadro normativo in continua evoluzione e che ha un sostanziale punto di riferimento, una stella polare che è il frutto della nostra adesione all'Unione Europea che vede nel libero mercato, nelle possibilità del libero mercato, una opportunità da cogliere e non una minorità rispetto anche a questo campo della trasportistica. Sotto, quindi, il valore del libero mercato e della possibilità di fare impresa, anche nel mondo del trasporto, la Regione Abruzzo ha, innanzitutto, scelto di ottimizzare le proprie situazioni societarie, in secondo luogo ha deciso di investire su una soluzione che è l'affidamento diretto alla società in house, TUA spa, per il periodo 2019 - 2020, al fine di garantire la certezza piena, anche operativa, dell'esercizio dei trasporti, quelli essenziali, quelli minimi, quelli di cui si discute e che vengono contribuiti appunto dal fondo regionale, ma anche, perché no, cercato di garantire i livelli occupazionali di questa grande società regionale, la più grande società regionale, che vede un numero di dipendenti nell'ordine delle migliaia e che hanno il diritto, soprattutto in un'epoca come questa, in cui il lavoro troppo spesso è precario, a vedere garantita la propria certezza di occupazione nel tempo. Ed era una certezza che con una soluzione operativa differente, con tutte le clausole sociali di salvaguardia che si fosse voluto pensare per l'ipotesi di affidamento a gara della trasportistica regionale non sarebbe affatto stata garantita. Pone la collega consigliera, per quanto comunale, nel suo intervento il tema di che cosa la Regione abbia pensato per questa città, per lo sviluppo di questa città ed apre una partita che anche quella del rapporto fra le aree interne e la costa. Consentitemi di dire, e non è una divagazione, ma è assolutamente nel cuore del problema, che le aree interne sono definite nel nostro ordinamento giuridico anche in modo puntuale a seguito della cosiddetta strategia Barca che ha individuato alcuni territori che hanno criteri ben definiti per

legge come vere e proprie aree interne che ha pensato per quelle aree interne, non è ovviamente il caso della città dell'Aquila, che è una città, una serie di misure incentivabili da parte del governo nazionale a carico del bilancio nazionale anche in materia di trasporto, una serie di misure economiche, dicevo, che potevano e possono, potrebbero sostenere la trasportistica di quei territori in un modo ulteriore rispetto al TPL e senza aggravio alcuno per le casse regionali, senza aggravio alcuno per le casse delle società pubbliche. Beh, devo constatare dopo tre anni dall'inizio di queste strategie che le aree interne, che tanto piangono quando si confrontano con la costa, ahimè, mio malgrado, e lo dico da politico delle aree interne, non hanno ancora implementato alcun livello di programmazione, di strategia o di azione da quel punto di vista e non hanno saputo drenare alcun tipo di risorsa dal bilancio nazionale per migliorare, e quando dico migliorare significa davvero creare formule originali di gestione del servizio di trasporto in quei territori che aree interne sono fino in fondo e disperatamente aree interne e sono classi dirigenti locali che appartengono a tutti gli schieramenti politici, nessuno si salva da questo punto di vista. Allora il primo auspicio è che le aree interne inizino, oltre che all'attività di rivendicazione, anche l'attività dell'orgoglio operativo e della concretizzazione delle opportunità che già sono in campo, perché sennò diversamente facciamo la figura dei piangenti, e non essendo io il collega Camillo D'Alessandro, che forse un po' più della costa potrebbe essere ritenuto, mi sento libero di poterlo dire, mi sento doverosamente impegnato a doverci, tutti insieme, me incluso e me per primo, richiamare, come classe dirigente delle aree interne dell'Abruzzo, anche su queste sfide. Dopodiché la Regione Abruzzo sulla città dell'Aquila ha tante iniziative, che non sta a me in questa sede raccontare perché sarebbe questione evidentemente affidata al presidente della Regione, e non lo sono, ma sta a me precisare i termini di quello che è avvenuto. E allora ho detto che la Regione Abruzzo ha scelto quella strategia sociale, mi piace dire che è una strategia sociale, di garantire il servizio del trasporto pubblico in capo a TUA fino al 2009, ma ha dovuto costruire questa delibera di giunta regionale, che è evidentemente aggredita da parte dei privati e dei portatori di interesse, inventando una soluzione operativa che io iscrivo al genio e al merito del Dottor Vincenzo Rivera, che ha dovuto sostanzialmente lavorare con una posposizione degli atti da mettere in campo (*si fa presente che si interrompe per qualche attimo la registrazione*) e successivamente completando il percorso della definizione dei livelli minimi del trasporto regionale. Lo ha fatto per disattenzione, lo ha fatto per sbadataggine, lo ha fatto per sonnolenza amministrativa, no, questa amministrazione regionale, in materia di trasporti ha fatto molto più, e non lo dico per intestarmi un merito che non avrei, non avendo avuto la delega in questi anni, ma per una constatazione obiettiva dei documenti posti in essere, molto più di quanto è stato fatto prima, ha impattato però lo scorso anno, in tre pronunce giurisprudenziali del TAR di Pescara e del Consiglio di Stato, le quali, su una prima impostazione di rete dei servizi minimi, sono state censurate e tali da annullare quelle delibere di Giunta Regionale che avevano inserito anche il trasporto verso Roma dalla città dell'Aquila e viceversa nella rete dei servizi minimi. I giudici amministrativi di questa repubblica hanno, censurando quegli atti, detto che il lavoro di immettere sic et simpliciter dentro la rete dei servizi minimi tutto ciò che storicamente era trasporto pubblico locale era una soluzione, dal punto di vista amministrativo, scorretta, era una soluzione sostanzialmente non analitica ed era una soluzione che, evidentemente, merita di essere censurata nell'interesse degli imprenditori privati che avevano fatto valere di fronte a quel giudice le loro legittime pretese di diritto e di interesse legittimo. Allora la Regione Abruzzo, nella immediatezza della scadenza dei termini che avrebbero impedito la possibilità di fare l'affidamento in house, e quindi condannato a libero mercato tutto il trasporto pubblico locale con tutte le complicazioni che questo può avere, almeno per coloro i quali credono che il libero mercato non sia la panacea di tutti i mali. Una Regione Abruzzo che ha dovuto inseguire dei termini entro i quali, se non avesse provveduto, sarebbe incorsa nella (*si fa presente che si interrompe la registrazione che riprende*) trasferita a favore del fondo regionale dei trasporti, ha appunto inventato una soluzione che, tenendo conto di quella che era stata la pronuncia dei

giudici, rispettasse anche il parametro normativo. E' stato detto anche adesso che uno degli aspetti essenziali, lo avete rimarcato, e non ho alcun motivo di dissentire da voi, né di sminuire questo aspetto perché lo trovo assolutamente pertinente, uno dei profili, dicevamo, che interessa la relazione di traffico tra L'Aquila e Roma, è che manca una strada ferrata, manca un tracciato ferroviario, manca un servizio ulteriore di rete ferroviaria. E questo è certamente uno degli elementi, uno dei criteri, insieme ad altri, sulla base dei quali si deve arrivare a definire una rete minima trasportistica. Aggiungo, lo avete citato, lo ha fatto anche la signora che ha parlato in nome dei pendolari, che un altro dei criteri, ma non gli unici, sono alcuni dei criteri, sono relativi al pendolarismo, sono relativi all'utilizzo degli studenti di queste linee di traffico, ed è evidente che tra L'Aquila e Roma, per ragioni che non sto qui nemmeno a dire, è la storia e la evidenza dei fatti che parla, c'è una forte relazione di scambio. Ora però in questa ricostruzione ci sono alcuni aspetti che vengono raccontati male. E su questi è bene che io faccia chiarezza affinché tutti noi, ciascuno nelle proprie funzioni di guida e di indirizzo del Consiglio Comunale dell'Aquila, le forze di opposizione nella loro funzione di vigilanza ai cittadini, i pendolari, nella loro funzione di comunità che ascolta e che interagisce, possiamo discutere spaziando serenamente, ma avendo il campo libero dalle cose che non sono. La prima, il fatto che il TPL garantisca certezza nel tempo del trasporto (*si fa presente che si interrompe per qualche attimo la registrazione*) TPL la relazione di traffico L'Aquila – Roma, nessuno mai, per tutta la vita, potrà più toccare questo tipo di discorso di relazione di trasporto, non è così, non è così per l'evidente motivo che se ne stiamo discutendo adesso domattina chissà potrebbe modificarlo, il trasporto pubblico locale, compensato, sovvenzionato ha a che fare con un abbattimento dei costi, ma non ha a che fare con la certezza che non venga toccato, sono due questioni diverse, e dico tra un po' perché è importante questo rilievo che faccio. L'altra questione è quella che pure ho sentito raccontare della spogliazione della ciccia del valore aggiunto produttivo che queste relazioni di traffico genererebbero dentro il bilancio di TUA oggi, di TUA ieri, di ARPA prima, che non corrisponde ai dati di bilancio almeno per quanto riguarda la relazione di traffico L'Aquila Roma che invece chiude, per dati contabili dell'azienda, con una perdita annua di circa cinquecentomila euro. E quindi si può certamente utilizzare il tema che si voglia dentro il TPL, la relazione L'Aquila – Roma, ma non si può utilizzare il tema che questo è necessario perché quella è una relazione di traffico che genera profitto, non è così. Così come va chiarito che quando si parla, e credo che questa aula, sacrosantamente lo debba fare e lo stia facendo, nell'interesse dell'utenza indistinta e generalizzata dei cittadini che devono viaggiare per quel loro diritto costituzionalmente garantito alla mobilità, dicevo non è possibile omettere di considerare come si considera che non c'è il treno, ma omettere di considerare che non ci siano altri vettori privati che fanno servizio su questa tratta, e che questi vettori privati ci sono, ormai da tempo, e sono competitori reali di TUA nel tempo è un dato che aiuta la tesi di coloro i quali hanno sostenuto che questa relazione di traffico è una relazione commerciale dove il mercato c'è, dove il mercato risponde, almeno in alcune ore della giornata, la presenza di quei vettori è offerta ulteriore a favore dell'utenza. E allora da questo punto di vista il tema diventa, a mio avviso, di altro tipo ed è, ad esempio, un tema che questo, sì, meriterebbe un confronto con le soluzioni scelte e praticate sulla costa che è la possibilità per il cittadino di utilizzare in modo indifferenziato il vettore pubblico, domani sarà Sangritana, o si chiamerà in un altro nome, non lo so, sotto il suo profilo commerciale, i vettori privati che operano, dovendo comprare un biglietto, avendo la possibilità di fare un abbonamento, avendo la possibilità di salire e scendere da un medesimo luogo, se è più necessario o comodo, avendo la possibilità di acquistare biglietti e di verificare gli orari, gli spostamenti, il tempo di percorrenza della tratta, perché no, anche, magari, online, e in modo indifferenziato per il vettore pubblico e per il vettore privato. Questa è l'ambizione che, secondo me, dobbiamo avere e che la Regione Abruzzo ha, che è un'ambizione coltivata in modo riuscito, direbbe il Presidente D'Alfonso, su Pescara, dove operano nella tratta Pescara – Roma, oltre che il vettore pubblico, ieri TUA, domani probabilmente Sangritana o come si chiamerà,

già in rete di impresa con altri imprenditori privati con questa soluzione operativa, che si compra il biglietto, il cittadino sale e poco gli cambia se il mezzo porta l'insegna dell'una o dell'altra azienda. Poi il tema è, e lo dico da cittadino che ha viaggiato con i mezzi pubblici, la qualità del servizio. Io non so se il Presidente Tonelli, nel rilasciare l'intervista che, mi scuserà la signora che ha parlato prima, non ho letto, si riferisse a quello che sto per dire in termini di monitoraggio puntuale. Però un fatto nuovo è accaduto, soprattutto in questi ultimi quindici giorni nei quali mi sono dovuto confrontare con questa vicenda, è accaduto, lo dico anche per onestà intellettuale, non per merito mio, ma è accaduto in questi quindici giorni, che uno spin off dell'università di Teramo, diretta da un professore Di Giovanni, mi pare sia il nome, dell'università La Sapienza, ha condotto un monitoraggio a bordo di queste linee, così come a bordo delle altre linee commerciali, somministrando un questionario agli utenti che viaggiavano a bordo di queste linee e chiedendo a questi utenti tutta una serie di domande che sono state ovviamente raccolte, sono state parzialmente già elaborate, verranno ulteriormente elaborate nei prossimi giorni, e le renderemo pubbliche di qui a un paio di settimane, dalle quali domande e risposte, e quindi da questo questionario, emerge un quadro del livello qualitativo percepito del servizio di TUA. Emerge anche un numero di fruitori che dico fin da adesso è stato differente a quello che originariamente aveva pensato di dover gestire TUA, non solo per la questione delle prenotazioni cui faceva riferimento, ma anche per un rilevamento fatto non in modo propriamente ortodosso, e da questo monitoraggio ciò che è uscito è un giudizio dell'utenza, sul servizio di TUA, nella tratta che stiamo commentando, che se volessi semplificare con linguaggio matematico, come mi ha insegnato mia madre che insegnava matematica, sarebbe un sei più, con un più piccolino. Ovviamente è un giudizio che lascia insoddisfatti, prima di tutto l'azienda e, a maggior ragione la Regione, perché l'ambizione di una regione piccola come la nostra è evidentemente un voto ben superiore alla sufficienza. Però segna per la prima volta una rilevazione fatta da un soggetto terzo e anche con un'expertise particolare, come l'università, che ci ha dato non solo e non tanto questa valutazione che costituisce solo un punto di partenza, ma che ci ha dato una serie di dati informativi sui quali io vi invito a riflettere perché ve li voglio partecipare e con voi condividere. Il primo dato è che queste persone hanno messo in evidenza non tanto che vogliono questa tratta come servizio minimo o meno, ma che vogliono mezzi nuovi, maggiormente igienici, che abbiano a bordo servizi ulteriori, tra i quali è evidentemente stato tra i primi un servizio di wc, tra i quali la possibilità di acquistare, ad esempio, acqua, tra i quali avere aria condizionata non ad intermittenza, tra i quali avere a bordo il wi fi, tra i quali avere a bordo, ed è stata una notizia per certi versi, almeno per me, molto sorprendente, servizi ulteriori di garanzia diciamo della salute dei trasportati. C'è un'ipotesi di progetto che ha in animo Sangritana di realizzare addirittura i defibrillatori a bordo, ma non credo che i viaggiatori si riferissero a questo, immagino che si riferiscono, più semplicemente, a cassette di pronto soccorso, ad un'attività degli operatori a bordo in grado di assisterli in caso di problemi di salute, ma quello che però mi ha stupito è che il livello dell'attenzione del trasportato è arrivato fino al punto di attendersi, come è giusto che sia, in particolar modo da un'azienda pubblica una serie di servizi, quelli, sì, minimi, per il viaggiatore, che consentano di fare un viaggio che sia sereno, comodo e anche, perché no, compatibile con un'attività lavorativa ulteriore a bordo del mezzo. E questa mission è esattamente la mission sulla quale Sangritana o, il nome non è importante, può chiamarsi in mille modi diversi, io ho proposto Abruzzo Bus, anche per il valore aggiunto che ha un vettore che va fuori Regione di tracciare con il nome dell'Abruzzo una possibilità di pubblicità sana. Ma dicevo, questa è la mission di una società che, entrando nel campo commerciale, senza tutte le pesantezze, le imbracature che porta dietro una società di TPL, può offrire all'utenza, alla clientela, proprio come fanno gli operatori privati. E anzi scendere sul confronto con questi operatori privati testando davvero se si è bravi o meno. A questa cosa, che ha anche una sua corrispondenza nel prezzo del titolo di viaggio per viaggiare, perché quegli stessi viaggiatori ci hanno detto che ad un servizio migliore, addirittura, sarebbero contenti di affiancare un prezzo finanche superiore a quello che

pagano, ma l'obiettivo dell'impresa evidentemente è quello di renderlo più basso, e non più alto, e il piano dell'impresa, il piano economico finanziario lo lascia ritenere un obiettivo coglibile, dicevo, da questo punto di vista, questi vettori hanno l'obiettivo di acquistare macchine nuove, Sangritana ne ha già in animo quindici, rispetto a questa tratta, con altre venti, che pur non nuove, sono sempre e comunque migliori di quelle, di molte di quelle che sono in esercizio attualmente. Allora, Sangritana o Abruzzo Bus che sia, o quello che sarà è una sfida aperta, una sfida aperta che, a mio avviso, e mi avvio alla conclusione, non voglio essere troppo lungo, ma i temi sono tanti, ed è una sfida aperta che deve lasciarsi contaminare dal dibattito del territorio e dal dibattito di questo Consiglio Comunale, e di tutti gli altri portatori di interesse, parti sociali che dibattono di questa vicenda, perché è evidente che il diritto alla mobilità, laddove non c'è la rete ferroviaria, è un diritto alla mobilità ancor più serio di quanto sia laddove la rete ferroviaria c'è. Però il punto poi diventa, il piano di esercizio che adesso presento in grandi linee, sperando di essere esaustivo almeno nella comprensione, che è molto simile, se non identico, salvo alcuni correttivi che spiegherò con il piano di esercizio precedente, lascia soddisfatti? Mi verrebbe da dire, alla luce di quello che ho sentito dal pendolare degli utenti che potrebbe lasciarli soddisfatti in ragione del fatto che è molto simile a quello che c'era e invece io mi sento di dire che non deve lasciarci soddisfatti, ma non deve lasciarci soddisfatti perché dobbiamo inventare soluzioni ulteriori rispetto a quello che è un mercato, che esiste, che è autorizzato anche da autorizzazioni ministeriali e che quindi la Regione potrebbe governare anche laddove volesse determinarsi, di qui a qualche settimana diversamente, e che quindi è un mercato sul quale bisogna fare a cazzotti, per dire alla società pubblica, partecipata da TUA (*si fa presente che si interrompe per qualche attimo la registrazione*) quella rete, su quella relazione di traffico, alcune cose vengono definite oggi e vengono date per certe ed imm modificabili nel tempo. Ad esempio, il sostituire operatori privati che oggi viaggiano e che magari coprono alcune fasce orarie, a domanda debole o a non domanda debole poco cambia, e che mi è stato detto tante volte negli incontri che ho fatto in questi giorni, lasciano preoccupate le persone perché dicono ma se sparisse l'operatore privato o addirittura se sparisse Sangritana o Abruzzo Bus che sarà, chi ci garantisce che, garantisce l'indirizzo politico della società, garantisce un atto formale di Regione Abruzzo che ha scelto, e davvero vado a chiudere, questa soluzione perché si è detto che il traffico che va da fuori regione, per scelta di pianificazione, essendo l'ambito di riferimento di questa pianificazione regionale la Regione Abruzzo, non può prevedere relazioni di traffico del TPL verso Roma. Questa è l'impostazione data a quello strumento di programmazione. E' un'impostazione imm modificabile? Guardate bene, io vi dico di no, perché nella vita, e soprattutto quando... durante la passata legislatura da sindaco mi si rispondeva, negli incontri con Regione Abruzzo, in materia di sanità, che certe cose sembravano essere il verbo di Dio, io, da amministratore comunale, ho sempre detto che tutto si poteva cambiare e mi stupirei se oggi, a parti invertite, mi inventassi una risposta diversa. Dopodiché però non è una cosa che si può cambiare in ragione di una volontà politica. Si cambia in ragione di un'istruttoria tecnica, si cambia eventualmente in ragione di una differente analisi degli elementi e dei criteri in campo che non si fa in quindici minuti di consiglio comunale o di consiglio regionale che sicuramente si potrà meglio mettere a fuoco in occasione delle commissioni che si terranno su questo provvedimento di cui discutiamo in consiglio regionale e nel consiglio regionale che si terrà. Ci sono ancora tanti luoghi per fare la fotografia ulteriore di questa nostra vicenda, ma non c'è stato mai, in nessun passaggio da parte di Regione Abruzzo, la volontà di mortificare un territorio o di spogliare un territorio o di togliere a un territorio, e su questo argomento, uno dei temi che è stato toccato anche dalla Consigliera Comunale, dove finiscono i chilometri contribuiti prima nella tratta L'Aquila Roma poi, a favore di chi. Io capisco che un argomento che semplificato così ha anche un suo mordente persuasivo, io per parte mia, come vi ho detto, vivendo a Pescina, anche ieri ho insistito con il direttore di TUA per avere un dato puntuale di questo chilometro redistribuito che è un po' il chilometro nascosto, la dietrologia di quello che sarebbe l'arcano negativo di un lavoro fatto. In realtà, i dati

dicono che per il settantasette per cento viene restituito sulle province dell'Aquila e Teramo, per una parte minore sulla provincia di Chieti, qualcuno di voi mi dirà quello che io ho già detto all'azienda, che siccome Teramo ha anche un pezzo di costa è importante ulteriormente capire se questa qualificazione provinciale ha a che fare con il pezzo di costa o con la Teramo montana, ma il dato di fatto è che anche su quel TPL, poiché è un lavoro in continuo progresso, in continua correzione, quello che stiamo facendo, benchè strategicamente chiaro e imm modificabile, è evidente che quelle relazioni potranno cambiare in ragione di tante cose. E sapete in ragione di che cosa devono cambiare? E' giusto che cambino e mi auguro che chi amministrerà la Regione Abruzzo nella prossima legislatura continui su questo binario di lettura di programmazione del trasporto, devono cambiare in ragione delle altre cose che sono cambiate, questa stessa città non credo che tenesse in questo luogo il Consiglio Comunale prima del 2009, la mia città aveva un ospedale fino al 2010, altri uffici, istituti scolastici, sono cambiati nel territorio della regione Abruzzo nel corso dell'ultimo ventennio. E le relazioni di traffico, di TPL in particolare, devono ripensarsi, mi verrebbe da dire quasi semestralmente per seguire, anzi, per viaggiare di pari passo con le altre pianificazioni e programmazioni regionali e garantire sempre che ci sia il contatto fra il cittadino e il servizio, non di trasporto, ma pubblico, sanitario, di istruzione e di ufficio, dove il pullman deve portarlo, perché se non accade questo abbiamo fallito tutti, ad ogni livello come classe dirigente, non come classe politica, come classe dirigente che include la politica, le forze sindacali, le società a partecipazione pubblica, avremo fallito tutti, ed è una sfida rispetto alla quale la Regione Abruzzo ha trent'anni di arretratezza, trent'anni pieni di arretratezza, e chiunque verrà io mi auguro che voglia correre per recuperare l'arretratezza di una regione che ha un profilo demografico piccolo, benchè un territorio grande, e che dovrebbe poter organizzarsi in modo più veloce. Sulle linee. Se voi mi consentite di leggere, ma io non so quanto, non avendo il foglio davanti di quello che sto per dirvi possiate dirci rendervi consapevoli, ci provo con l'impegno soprattutto per i pendolari, a fermarci tra un po', a distribuirvelo, insomma, a vedere e anche con l'impegno a chiedere alla parte tecnica delle società, qualora volessero integrare rispetto a quello che sto per dirvi, di affiancarmi qui per dare delle indicazioni ulteriori. Ci sono coppie di corse, questo è un prospetto nel quale, come vi ho detto, c'è una prima rilevazione ed una seconda rilevazione di presenze a bordo fatta a seguito della verifica dello spin off dell'università che sta proseguendo, peraltro che proseguirà nelle prossime settimane. Ci sono alcune coppie di corse, quella ad esempio delle cinque e cinque e trenta nella direttrice L'Aquila Roma che vengono accorpate in una corsa delle cinque e quindici. E' evidente che in una lettura semplificata si tratta di una corsa in meno, ma lo spostamento è aver posizionato tra le cinque e trenta e le cinque all'orario delle cinque e quindici un'unica corsa tenendo conto delle frequenze a bordo rilevate, una situazione identica avviene tra le sette e quarantacinque e le otto e quindici dove la corsa diventa delle otto, altrettanto tra le dieci e le undici dove diventa delle dieci e trenta, fra le tredici e trenta e le quattordici e zero cinque, dove diventa delle quattordici e quindici, tra le diciannove e le venti e quindici dove diventa delle diciannove. Affiancato a questo dato dell'esercizio precedente e dell'esercizio prospettico che verrebbe garantito ed erogato io ho fatto posizionare, anche per una lettura semplificata, la presenza degli orari degli operatori privati che dimostra come, nelle fasce orarie quelle più calde della giornata, vi è l'alternativa, a mio avviso assolutamente dignitosa, anche degli operatori privati su diverse fasce orarie. Non vi leggo, o comunque ve lo leggo, nel ricordo tra L'Aquila – Roma, parliamo dei giorni feriali, le corse delle ventitrè e delle ventuno e trenta vengono accoppiate in un'unica corsa delle ventuno e venti, quella delle quindici e quindici e delle quattordici e quarantacinque rimane nella sola corsa delle quindici e quindici, quella delle undici e delle dodici e venticinque diventa una corsa delle undici e trenta, quella delle nove e delle dieci diventa un'unica corsa delle nove e trenta, quella delle sei e quarantacinque e delle sette e trenta diventa un'unica corsa delle sette e venti. Queste corse che sono un lavoro, anche questo in progressione, negli ultimi giorni ho lavorato..."

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Mi scusi Consigliere, ma questi accorpamenti riguardano soltanto L’Aquila Roma, Roma L’Aquila?”

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Sì, arrivo all’altra domanda che mi...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Quindi c’è una diminuzione delle corse perché se lei accorpa... ho visto che ci sono cinque, sei corse che si accorpano, quindi sono cinque o sei, diciamo, corse che non si faranno più.

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Cinque coppie”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Va bene. No, giusto per capire, prego.”

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Quindi, sì, chiudo, poi per carità, mi fate tutte le domande che volete. Quindi, dicevo, c’è questo accorpamento di coppie che chiude il tema semplificando le cinque coppie in meno e c’è il passaggio a L’Aquila delle direttrici di pullman che viaggiavano da Teramo verso Roma che usciranno a L’Aquila e che quindi caricheranno i passeggeri anche a L’Aquila e che sono tutta un’altra serie di corse che troverete indicate nel prospetto che, chi vorrà, insomma, può ricevere, lo distribuisco. Su questo scenario quindi di piano di esercizio dell’azienda che verrà, chiamiamola Abruzzo Bus, così risolviamo anche il tema dell’ostilità Sangritana se vi fosse, c’è un lavoro che sta continuando, è il prodotto di questa analisi della situazione dei viaggiatori che abbiamo ad oggi e c’è un lavoro che, evidentemente, proprio data la flessibilità di una linea commerciale che può risponderci e conformarsi in modo elastico spalmandosi a quella che è la necessità, c’è anche la disponibilità, evidentemente dell’azienda, a capire se non è stata fotografata in modo corretto, in modo adeguato la richiesta dell’utenza. In ultimo, fuori tema rispetto a quello che, in qualche maniera ho detto fino adesso, ma poi neppure tanto, rispetto ai lavoratori dell’AMA io ho raccolto un verbale sottoscritto tra il consigliere delegato D’Alessandro e l’Assessore ai trasporti Mannetti, no, solo perché mi hanno chiesto una cosa, solo per dire che la Regione Abruzzo conferma il tenore del verbale rispetto al quale ci sono degli atti che devono essere posti in essere dal comune e poi altri che devono essere posti in essere dalla Regione, per quello che è il mio intendimento in questa fase di consigliere delegato non ho motivo di discostarmi da quello che era stato il programma di lavoro pensato già dal collega D’Alessandro sul quale, quindi, confermo la disponibilità della Regione Abruzzo a

procedere non appena il comune dell'Aquila ci fornirà le indicazioni preliminari a fare le valutazioni dal versante regionale. Io credo di aver risposto alle...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Sì. Se mi vuole rispondere, per cortesia, a due domande perché ho alcune perplessità. Allora, le corse verranno ridotte...”

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Sì, se posso mi avvalgo di...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Della facoltà di non rispondere, quindi... va beh...”

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Da Avvocato so che la facoltà di non rispondere è il peggior modo per difendersi, se il Dottor Piscitelli mi affianca, magari, mi può aiutare in qualche cosa delle domande che mi vuole porre.

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“No, no, però, no, se ho capito bene, perché altrimenti svolgerei un servizio ai cittadini un po', diciamo, limitato. Quindi le corse verranno ridotte nella misura di cinque... a cinque coppie, quindi perché verranno accorpati cinque servizi, il costo del biglietto aumenterà o meno? Non aumenterà”

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Ma se l'ambizione aziendale è di ridurlo, non di aumentarli”.

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Eh, l'ambizione, però una cosa è... va beh, sì, quindi l'ambizione di diminuirlo, giustamente... ci sono ripercussioni a livello occupazione con questo modulo, sempre per la tratta L'Aquila Roma”

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“No, no, no, c’è un tema sindacale che è stato posto almeno in un documento che mi è stato sottoposto dalle rappresentanze della CGIL, c’è un tema che, se l’ho inteso bene, sostanzialmente dice i lavoratori di TUA non intendono prestare la propria attività di lavoro o potrebbero non intendere prestare la propria attività di lavoro per Sangritana e quindi quei lavoratori rimarrebbero, se ho capito il tema come è posto, in una situazione di difficoltà occupazionale. Io ho chiesto questa cosa al direttore di TUA più volte, mi ha sempre detto che non è assolutamente un rischio, dopodiché è qui, se poi vorrà anche, riterrete che debba chiarire anche il perché, è venuto appositamente per essere esaustivo nelle risposte. “

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Va bene, la ringrazio, la ringrazio tantissimo. Quindi, io chiamerei a questo punto... prego.”

INTERVENTO DI PERSONA NON IDENTIFICATA

“Buonasera a tutti, grazie per l’opportunità che mi avete dato, e cerco di spiegare brevemente quelli che sono stati i criteri per l’attuazione di questo programma di esercizio. Dai numeri che sono emersi, dalle rilevazioni congiunte da TUA, dal venduto e dall’università, sono usciti dei carichi di riempimento degli autobus. Il criterio principale è stato quello di mantenere sostanzialmente invariata l’offerta ai pendolari e accorpare laddove i numeri lo consentissero. La corsa delle cinque e quindici, che è una corsa importante, è stata accorpata perché, banalmente, con un mezzo di due piani, si può tranquillamente supplire all’accorpamento della corsa. Ovviamente questo non è il vangelo, tutto è perfezionabile, tutto è migliorabile, ma, sostanzialmente, è stato cercato di mantenere alla Dottoressa Marra, scusi se sbaglio, Sarra, chiedo scusa, mi perdoni, la corsa delle quattro e mezza appunto perché poi sul campo si è visto che c’è il transito su Carsoli che è importante, piuttosto che tutte le persone che tornano, è stata rimessa, nel nuovo programma di esercizio è una corsa esistente, per cui diciamo che

ROBERTO TINARI PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE

“Dottoressa Sarra, deve stare per cortesia... il pubblico deve stare in silenzio”

INTERVENTO DI PERSONA NON IDENTIFICATA

“Presidente, non ho avuto, per mia negligenza, non ho avuto modo di leggerlo, comunque poi dopo i fatti sono questi, quindi magari è stato decontestualizzato, non lo so, e quindi sostanzialmente, premesso che tutto è perfezionabile, dai numeri è uscito un programma di esercizio che, utilizzando le corse provenienti anche da direttrici della corsa, quindi Giulianova e Teramo, complessivamente l’offerta sulla relazione L’Aquila – Roma sostanzialmente è molto, molto limitata, diciamo che grosso modo l’offerta rimane l’ottantacinque per cento di quello che è attuale, perché la corsa delle dieci e mezzo, delle dieci e trenta, che ha accorpato la corsa nello specifico, ha accorpato la corsa delle dieci e delle undici, alla fine non può essere ovviamente una corsa chiamata una corsa pendolare. Il problema principale, e io vorrei tranquillizzare tutti, cioè la mission dell’azienda che io rappresento è trasportare le persone, non tagliare. Trasportare le persone in maniera efficace ed efficiente, questa è la mission di questa azienda, ovviamente

tutelando quelle che sono le aspettative dei territori, cioè se c'è domanda ovviamente io sono ben felice e ben contento, si tratta semplicemente di fare, di ottenere una limatura di quello che è attuale con la prospettiva di migliorare tutte quelle che sono quelle criticità che attualmente sono emerse dalle interviste effettuate dal Professor Pariso Di Giovanni. Per cui io spero, anche grazie al vostro aiuto, al vostro contributo, soprattutto dei pendolari, perché la mission, Dottoressa, è portare le persone. Io son ben felice di portare, anzi, più ne porto e meglio è, perché, ripeto, io, rappresentando una società commerciale, tra virgolette, devo rispettare i parametri della concorrenza, per me la concorrenza, per me la concorrenza è un'opportunità di miglioramento, perché se io non ho i parametri della concorrenza io non rimango sul mercato, fallisco, capisce? Per cui le vostre esigenze, il filo diretto è una cosa importantissima per migliorare..."

(Si fa presente che si sentono voci fuori microfono)

INTEVENTO DI PERSONA NON IDENTIFICATA

"Eh, guardi, ho capito, ma assolutamente, quando vuole, a disposizione, tenga conto, tenga conto, tenga conto che..."

(Si fa presente che si sentono voci fuori microfono)

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

"Per cortesia, il pubblico in silenzio. Chi vuole parlare chiede la parola e viene qua e parla, non si può fare un comizio qua. Quindi, per cortesia..."

INTERVENTO DI PERSONA NON IDENTIFICATA

"Grazie. Tenete conto che attualmente stiamo gestendo una fase di transizione con tutte le delicatezze che questa fase comporta, quindi ci sono purtroppo, effettivamente per mia negligenza, per mia inefficacia, perché c'è stato sostanzialmente un corto circuito sulla comunicazione perché poi, diciamo che sono andate girando voci abbastanza incontrollate, appunto perché se lei poi avrà l'opportunità di vedere il nuovo programma di esercizio che, ovviamente, non è immodificabile, anzi, l'obiettivo, il banch mark, di riferimento è quello del mercato, quindi farlo, riprogettarlo continuamente a favore e per le esigenze delle persone che utilizzano questo mezzo, perché questo.. ad esempio, faccio... ad esempio, il nostri competitor vanno pure a Fiumicino, perché non andare pure noi a Fiumicino? Le tariffe, le tariffe, le tariffe sono un punto veramente curioso di questo circuito comunicativo. Lei lo sa che le tariffe minime imposte dalla Regione Abruzzo sono mediamente superiori del venti per cento rispetto a dove c'è l'offerta? Un biglietto della... L'Aquila – Roma, la TUA, per legge, per imposizione, costa undici euro e cinquanta e un biglietto di un competitor, in certe fasce, costa nove euro, otto, nove euro? Potete vedere, quindi... io ho... penso di..."

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie, allora, chi è che vuole prendere la parola? Chiedo a tutti. Rita Innocenzi, prego. Allora, chiunque può chiedere la parola e parlare da questi banchi. Per cortesia, il pubblico deve rimanere in silenzio, per una questione di correttezza.”

RITA INNOCENZI SINDACALISTA CGIL

“Spero che si senta perché voglio fare un intervento breve anche per lasciare spazio agli altri. Intanto intervengo a nome della CGIL regionale perché la materia in discussione oggi è una materia di interesse generale e lo faccio senza alcun imbarazzo pur essendo un’aquilana, perché qui non stiamo trattando di questioni di campanile, perché nessuno dovrebbe avere imbarazzo, al di là del ruolo che si ricopre, come istituzioni, come pezzi della politica e come rappresentanza sociale quando si parla, non di un fatto, appunto, come dicevo campanilistico, ma quando si parla di materie e di interventi che tendono a mantenere la coesione nel Paese e tendono ad evitare che aree nel Paese, e qui non stiamo parlando soltanto delle nostre aree interne nella provincia dell’Aquila, ma che le aree del Paese, dell’osso degli appennini, siano condannate alla marginalità sociale. Quindi quando si parla di questi temi nessuno deve provare alcun tipo di imbarazzo. E dico questo perché i trasporti, come la leva della sanità territoriale e dell’istruzione sono i tre interventi che devono essere messi in campo, i tre investimenti, per evitare lo spopolamento delle nostre aree che sono, appunto, l’osso degli appennini. Citava il Consigliere delegato Di Nicola, la strategia delle aree interne. Sicuramente conosce bene le sperimentazioni, anche perché, oltre ad essere consigliere delegato, mi risulta che sia anche il referente di una delle aree di sperimentazione della valle del Giovenco, quindi sa bene come stanno, voglio dire, come sono ferme queste aree, lui lo sa e per diretta, per diretta conoscenza, ma qui stiamo parlando di altro, perché lì si stanno facendo delle sperimentazioni, e sono poche sperimentazioni rispetto alle necessità perché poche sono le risorse nella strategia delle aree interne, qui però stiamo facendo un ragionamento di carattere generale perché, oltre ai piccoli centri, anche una città capoluogo, come L’Aquila, vive di una dinamica diversa rispetto ad altre città che hanno altre caratteristiche anche all’interno della Regione Abruzzo. E voglio dire una cosa con molta chiarezza, perché anche su questo la Regione ha fatto un po’ di confusione facendo passare un’interpretazione come un principio. Il diritto all’educazione e il diritto al lavoro deve essere garantito dal pubblico. E noi interverremo con la forza necessaria, mettendo in campo la forza dei lavoratori e accanto ai lavoratori al forza di chi fruisce di quei servizi che rendono possibili i lavoratori e i mezzi, e cioè i pendolari, perché vogliamo evitare che servizi che sono, come dire, indicati come essenziali dalle norme europee e dalle norme nazionali vengano destinati all’andamento del mercato. E quindi, come dire, ad andamenti che sono di un certo tipo rispetto invece al diritto che deve essere perennemente garantito come il diritto essenziale. Quindi qua non accettiamo che la Regione dia, come dire, faccia passare un principio ciò che invece è stata un’interpretazione, non è affatto vero che dove c’è il fallimento di mercato intervengono i servizi minimi perché, lo diceva prima la rappresentante del comitato dei pendolari, chi abita a L’Aquila come chi abita a Castel del Monte, piuttosto che a Balsorano, ha diritto al lavoro, ha diritto all’istruzione, qui non abbiamo alternative su ferro, c’è soltanto la possibilità di prendere un autobus e quel diritto al lavoro e all’educazione deve essere garantito dal pubblico, non possiamo sottoporre a rischio di prezzi non più calmierati e mancata frequenza delle corse, un diritto che è un diritto essenziale. E credo che, rispetto alla frequenza delle corse, al fatto che se un’azienda privata, dove io lavoro a Roma, mi chiede di fare un’ora di straordinario e io posso farla perché ho una frequenza di corse di un certo tipo, oppure recarmi al lavoro non solo dove scendo alla fermata dell’autobus Tiburtina, ma da lì dovete sapere e capire che, oltre a scendere lì, poi ci sono centinaia di persone che devono raggiungere nel circondario di Roma e del Lazio i loro posti di lavoro, e se un’azienda privata chiede a un dipendente, a un pendolare dell’Aquila di fare un’ora di straordinario, quel dipendente può mantenere il diritto al lavoro e fare quell’ora di straordinario

perché ha la frequenza delle corse e non interessa il wi fi, che, per carità, se ci fosse sarebbe molto meglio come se ci fossero mezzi che, come dire, adeguati per evitare la pioggia durante le tratte invernali o per evitare il caldo afoso senza aria condizionata, ma tra questi, come dire, disagi, e non avere la corsa per tornare a casa presso la propria famiglia che si è lasciata per diverse ore per avere un diritto al lavoro che in queste zone, evidentemente, non è garantito, si preferisce non avere il wi fi e fare l'abbonamento alla società pubblica TUA anziché prendere altri autobus di altri vettori privati che danno la merendina del Mulino Bianco ma che non garantiscono la frequenza delle corse. E noi qui stiamo parlando esattamente di questi temi, non di altro. Stiamo parlando di questo. Né del poggiatesta né del wi fi. Dico un'altra cosa chiara. Dico un'altra cosa chiara. I vettori privati che si sono inseriti sulla L'Aquila Roma, e che oggi rappresentano una concorrenza e che domani voi vorreste rappresentino una concorrenza per Sangritana su L'Aquila Roma, sono vettori che si sono inseriti purtroppo, non per una questione di merito, cioè per il fatto che L'Aquila Roma può essere un servizio commerciale anziché un servizio essenziale, ovvero un servizio minimo, si sono inseriti purtroppo per un vuoto legislativo che è durato diversi anni, noi vorremmo capire come mai per diversi anni la Regione Abruzzo, nelle varie legislature, non solo l'ultima, si sia dimenticata di fare una, come dire, una norma che riguarda i servizi minimi, quindi quando questi vettori privati hanno manifestato un interesse, ovviamente dove c'è più, come dire, ci sono più passeggeri per occuparsi di quelle tratte, hanno trovato campo facile perché c'era un vuoto legislativo e, a fronte di un diniego iniziale della Regione, perché questo dobbiamo raccontare ai cittadini di tutta la regione e anche della provincia dell'Aquila, che a fronte di una richiesta di un vettore privato di inserirsi nella tratta L'Aquila Roma, quando la regione, questa regione, questa regione, ha dato il diniego, ha detto "no, non ti puoi inserire perché è un servizio essenziale", perché questo ha detto la regione, a fronte di quel "no" quei privati hanno fatto ricorso al TAR e siccome non c'era una norma hanno vinto il ricorso al TAR e si sono inseriti, e fanno concorrenza alla società pubblica. Questa è la realtà. Non è un fatto di merito. È un fatto di vuoto legislativo. Finisco nel dire che, sostanzialmente, noi vorremmo, perché questo è il punto, noi vorremmo che ci sia una ricognizione vera dei servizi minimi, cioè di cosa deve essere servizio minimo e cosa non deve essere in tutta la Regione Abruzzo e, francamente, per via della corsa contro il tempo rispetto al decreto Madia, noi non ci siamo seduti ad alcun tavolo, perché non ve n'è stata la possibilità, per discutere con voi su qual è una ricognizione vera dei servizi minimi, per parlare proprio tratta per tratta, di cosa lo deve essere e che cosa non lo deve essere. Io faccio solo un esempio però, perché credo che, insomma, abbiamo un po' il diritto di sapere perché, ad esempio, la tratta, la corsa 4001, che fa parte della delibera famosa che è oggetto della nostra attenzione oggi, la Lanciano Pescara, sia contribuita per il TPL nella parte TUA Gomma, contribuita con TPL per la parte TUA Ferro, e contribuita con il contributo TPL per la parte Trenitalia, cioè, ci sono non delle sovrapposizioni, ma delle triple sovrapposizioni di pendolari e studenti che hanno diritto alla gomma, al ferro e ne hanno diritto per tre vettori diversi, uno su gomma, uno su ferro di TUA e un altro, addirittura, di Trenitalia. Qui stiamo parlando in queste aree invece di ben altro, si risponda su questo."

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

"Per cortesia, Rita... per cortesia, non si deve applaudire, non si può e non si deve applaudire. Una domanda. Se mi può chiarire la circostanza del milione e ottocentomila chilometri del servizio garantito con il contributo del due virgola cinquanta."

RITA INNOCENZI

“Ecco, siccome non voglio rubare tempo, tanto deve intervenire Fontana che sta strepitando”.

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“No, no, se me lo può illustrare lei, due minuti.”

RITA INNOCENZI

“No, no, lo dice lui, perché altrimenti ci sovrappriamo.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Fontana, prego, sul problema del milione e ottocentomila chilometri che la Regione Abruzzo darebbe due virgola cinquanta centesimi a chilometro, perché nella tratta Roma L’Aquila questo contributo non viene dato?”

FONTANA SINDACALISTA

“Allora, io ribatterò anche ad alcune affermazioni del Consigliere delegato. Lo farò con garbo ma con fermezza, perché dire che il settantasette per cento di quelle risorse tolte alla relazione L’Aquila Roma sono state distribuite nelle due province L’Aquila e Teramo è certamente giusto, ma quel settantasette per cento è andato a finire per il novantanove per cento sulla provincia di Teramo. Quindi noi cediamo un milione e mezzo di chilometri contribuiti, ridistribuiti su tutta la Regione Abruzzo con questa caratteristica, per carità, anche la provincia di Teramo ci sono aree interne, però questo è un dato di fatto, quindi l’operazione è complessa, noi la delibera ce la siamo studiata, Rita ne ha fatto un accenno alle triplicazioni di servizio alcune aree della regione che sono le stesse in cui insiste e nasce Sangritana spa e invece un depauperamento del servizio in questa parte della regione. Ma di che cosa stiamo parlando? Stiamo parlando di un servizio considerato essenziale fino ad oggi per una condizione che non è soltanto il fatto di non avere l’alternativa su ferro, beh, oggi il livello dell’abbonamento delle relazioni L’Aquila Roma ed Avezzano Roma è così alto perché semplicemente la geografia ci pone a cento chilometri da Roma. Non si può fare il pendolare da Pescara, ci vogliono tre ore, da Pescara c’è uno spostamento di tipo saltuario, occasionale, di altro livello, anche di lavoro ovviamente, ma da noi c’è il pendolarismo scolastico, lavorativo, che è possibile perché la geografia, per tante sfighe che ci ha dato, ci ha dato la possibilità di stare a cento chilometri da Roma, a un’ora da Roma. Ora, noi siamo preoccupati di una scelta che è politica perché le condizioni di normativa europea, nazionale, eccetera, non impongono questa scelta. E da dove nasce, c’è un decreto Madia che impone la riduzione del numero delle partecipate, la Regione Abruzzo le moltiplica, fa rinascere una partecipata morta e defunta, Sangritana spa, che aveva un solo dipendente, il suo amministratore unico, oggi la riempiamo di contenuti a danno di questo territorio. Mi scuserete, sarà campanilismo, ma debbo farlo. Io sono il segretario provinciale dei trasporti della provincia dell’Aquila e qua c’è un accanimento verso questo territorio, inaccettabile. Ci si dice che l’azienda al mercato garantirà lo stesso livello del servizio e, anzi, attraverso anche gli operatori privati esercitanti sulla relazione ne avremo addirittura di più. Ora, A), paghiamo lo stesso abbonamento? Cioè con l’abbonamento TUA possiamo utilizzare il vettore privato? Ditecelo, ditecelo. Oggi c’è questa condizione? No. Banalmente oggi sulla stampa è comparso invece un

comunicato stampa della TUA che annuncia l'allargamento dell'area dell'unico, cioè il biglietto regionale... pagato con fondi regionali, anche nostri, e che dà dei vantaggi a dei cittadini, ancora sull'area costiera inserendo altri comuni, ma della stessa area costiera. Quel cittadino, con un euro e venti può girare per novanta minuti utilizzando tutti i vettori che incontra. Il nostro, banalmente, partendo da Poggio Pienze, pagando tre euro e cinquanta per arrivare a L'Aquila, se arriva a L'Aquila deve fare il biglietto ad AMA. Quindi qua ci sono scelte politiche a danno di questo territorio. Noi abbiamo provato ad interloquire con questa Regione, abbiamo trovato un muro, purtroppo l'abbiamo fatto da soli, abbiamo fatto migliaia di iniziative, due scioperi, ma qua non si riesce a dirimere questa controversia, noi non stiamo parlando di un servizio a mercato, stiamo parlando di servizi essenziali per questa collettività, vogliamo mantenere l'università, vogliamo mantenere la possibilità di andare a lavorare a Roma, questo è una condizione che mette a rischio la rinascita di questa città, come diceva il consigliere delegato bisognerebbe andarci con i piedi di piombo per una città che ha subito la tragedia che abbiamo subito. A noi non pare. A noi pare addirittura di dover sottolineare che il presidente dell'azienda regionale, il signor Tonelli, sia rimasto ancora il presidente della GTM, quindi l'azienda di Pescara, perché così ragiona, perché non si trova ascolto all'interesse di questo territorio. E ancora. Ci si dice che, appunto, il livello del servizio non cambierà. Ora, per carità, sarà stato partorito questa notte un nuovo programma di esercizio, ma in realtà a noi ce n'è stato presentato un altro, ci è stato presentato a fine marzo perché dovesse entrare in vigore a inizi di aprile. E quel programma di esercizio che riguardava le rotte commerciali, quindi tutte le relazioni su Roma che ancora oggi sono dentro TUA e che domani dovrebbero andare nell'altro contenitore, quel programma di esercizio prevedeva un milione e centoquarantaquattromila chilometri di tagli, di quel milione e centoquarantaquattromila chilometri di tagli un milione è riservato a questa provincia. Un milione. L'Aquila Roma vale un milione e seicentomila chilometri, ne venivano tagliati ottocentomila. Siamo contenti che stanotte ne abbiamo partorito un altro, noi però abbiamo un'altra visione. Il decreto Madia prevedeva espressamente la possibilità di andare nella separazione contabile, non nella separazione societaria, ma d'altronde è in linea con lo spirito del decreto. Riduciamo il numero delle partecipate. Non ne facciamo altre. E allora la separazione contabile è possibile. I servizi si tengono dentro TUA, nell'azienda pubblica regionale, si mantiene la contribuzione dove c'è un servizio essenziale da mantenere, questo è una scelta politica.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Dottor Rivera, prego.”

DOTTOR RIVERA

“Buonasera Presidente, grazie, grazie per avermi concessa la parola, buonasera a tutti, non era mia intenzione intervenire ma vorrei rendere solo alcuni chiarimenti, avendo ascoltato parte del dibattito. Mi fa piacere intervenire dopo la CGIL, anche per rendere opportuni chiarimenti e, insomma, dare la posizione della regione perché, insomma, non mi nascondo di essere stato un po' l'animatore di questa riforma, perché io a giugno dell'anno scorso mi sono trovato a dover gestire con reggenza il dipartimento dei trasporti, è stata un'attività molto faticosa, e che ci ha condotto ad adottare gli atti in ragione delle disposizioni legislative nazionali che erano intervenute nel medio periodo. E adesso vorrei affrontarle con voi, seppur, insomma, velocemente, per farvi capire anche il grande lavoro che è stato fatto perché, insomma, non vorrei apparire come il cattivo della situazione, non vorrei che apparisse la Regione come quella, come l'ente che sta tentando di danneggiare un territorio insomma. Io in questo territorio ci sono nato,

ci vivo e ho fatto il consigliere comunale in quest'aula e, insomma, quindi non mi fa piacere sentire queste cose e intendo smentirle. Allora, sappiamo che l'anno scorso, nel mese di aprile dell'anno scorso, del 2017, è intervenuto uno dei tanti decreti Madia, la CGIL ha parlato di un altro del 2016, che è il testo unico degli enti, delle società partecipate dal pubblico, il decreto a cui mi riferisco io è la cosiddetta manovrina Madia che all'articolo 27 ha fissato alcuni paletti temporali in relazione all'affidamento in house e alle gare del TPL facendo riferimento, chiaramente, al regolamento europeo, che è il 1370 del 2007 che disciplina la materia a livello europeo. Voi sapete che l'articolo 8 di questo regolamento fissa una data ineludibile, che è il 3 dicembre del 2019, a quella data tutti i servizi dei TPL degli stati membri dell'Unione Europea dovranno essere affidati, dovranno essere affidati o mediante gara o mediante affidamento in house. La Madia, con un decreto, ha anticipato l'affidamento in house, quindi la scadenza temporale del 3 dicembre del 2019 per quanto riguarda lo stato italiano al 30 settembre del 2017 e così stava operando la Regione, quando sono arrivato io c'era anche un pool di avvocati che seguiva diverse regioni e che stava elaborando delle proposte, insomma, di atti amministrativi per poter adempiere alla prescrizione e io mi sono dissociato da quella interpretazione facendo quello che il consigliere delegato ha ricordato e che per me è stato anche un salto nel vuoto perché non sapevamo cosa sarebbe successo di lì a poco perché comunque il regolamento europeo, all'articolo 7, mi ricordo il 1370 del 2007, impone il cosiddetto preavviso di pubblicazione. Quindi un anno prima dell'affidamento in house o della gara, l'ente pubblico che affida o che stipula i contratti deve pubblicare sulla Gazzetta Ufficiale Europea un preavviso di pubblicazione... un preavviso di informazione e questo per mettere in condizione i competitor, le aziende private di poter conoscere cosa sta facendo uno stato membro e poter competere sul mercato. Ora, secondo i considerata del regolamento, questo pool di avvocati riteneva che l'adempimento fosse necessario soltanto per le gare e non per l'affidamento in house. In realtà questa cosa io l'ho imposta, una settimana dopo il nostro affidamento in house, che è avvenuto il 29 settembre, l'autorità nazionale anticorruzione è uscita con una circolare, non sapevamo che stesse lavorando sull'argomento, dichiarando illegittime le procedure di conferimento in house sprovviste del preavviso di pubblicazione. E quindi, in buona sostanza, questa intuizione ha messo in sicurezza, almeno per la prima fase di questo percorso così complesso, gli atti che avevamo fatto. A questo punto abbiamo immaginato un T1 e un T2, cioè un tempo 1 e un tempo 2, il tempo 1 è il 2018, che è il preavviso di pubblicazione, il tempo 2 è il di es a quo dal quale decorrerà l'affidamento in house dal primo gennaio 2019. Però, tornando ancora indietro, c'è da dire che il mancato adempimento entro il 30 settembre avrebbe comportato una decurtazione del trasferimento statale verso la Regione Abruzzo pari al quindici per cento del fondo nazionale dei trasporti. Lo Stato ci trasferisce centotrenta milioni di euro l'anno, circa, centotrentatré, quarantaquattro li mette la Regione, spendiamo centosettantasette milioni di euro l'anno. Un taglio del quindici per cento del trasferimento per il mancato adempimento nei tempi indicati dalla legge avrebbe comportato un taglio secco di venti milioni di euro facendo implodere l'intero sistema di TPL regionale, l'intero sistema. Perché oggi stiamo cercando la quadra su un milione, un milione e mezzo, tre milioni, figuratevi un taglio così drastico e (incomprensibile). Quindi fatto questo... però tenete presente che l'affidamento in house avrebbe presupposto l'esistenza dei servizi minimi. I servizi minimi, insomma, c'è qui Carla che ha fatto il direttore trasporti, sa di cosa parlo, non è un provvedimento facile e che si può articolare e completare nel giro di qualche settimana. E' un procedimento complesso, oltre tutto a formazione progressiva, perché prevede anche l'intervento di diversi stakeholder, di diversi soggetti anche esterni dal CAL, agli enti locali, alla concertazione sindacale, quindi è un procedimento a formazione progressiva e complesso, e farlo in quei pochi mesi era comunque impossibile, l'abbiamo comunque fatto entro il 31 dicembre. Tant'è che abbiamo fatto una seconda delibera, non mi ricordo se il 29 o il 30 dicembre che l'ulteriore passo in avanti, e l'ulteriore adempimento dell'articolo 27 del decreto Madia che impone, per la restante parte di TPL non concesso in house, l'indizione delle gare europee, e quindi abbiamo fatto anche per quel trentasette, trentotto

per cento di residuo, il preavviso di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale, abbiamo costituito i lotti e abbiamo avviato chiaramente la gara europea e quindi, anche su quello, abbiamo evitato la decurtazione del quindici per cento sulla restante parte del trentotto per cento. Ora, però, ci siamo mossi come potevamo, nel senso l'affidamento in house, come vi ho detto, avrebbe presupposto l'esistenza di servizi minimi, i servizi minimi li abbiamo fatti qualche mese dopo sanando, diciamo, le irregolarità della delibera precedente, tant'è che è approdato in Consiglio Comunale non più tardi di una settimana fa, dopo che ho fatto una terza delibera con cui ho acquisito il parere del CAL, ho riapprovato gli strumenti di programmazione avendo adempiuto al, diciamo, termine della legge Madia. E quindi, in questo modo, abbiamo avuto addirittura una conferenza delle regioni che si è tenuta dal presidente Bonaccini a Bologna e si è parlato del caso Abruzzo, noi siamo stati l'unica regione ad adempiere a quel termine perentorio della legge Madia. Gli altri non ci sono riusciti e questo è motivo anche di orgoglio per chi ci ha lavorato senza sosta. Ora è evidente che molte regioni stanno chiedendo la modifica di quel regolamento, di quella legge, di quell'articolo, in particolar modo, mi auguro che ciò avvenga perché ci rimetterebbe in ulteriore tempismo rispetto alle modifiche che ci stanno chiedendo. Ora, la mia preoccupazione, quando ho fatto quel provvedimento, è di renderlo resistente all'attività, chiaramente, di aggressione giudiziaria che stiamo subendo, anche perché, nonostante queste delibere siano ancora atti endoprocedimentali, perché l'atto provvedimentale finale sarà la delibera conclusiva del Consiglio Regionale, sono stati già aggrediti presso i tribunali amministrativi. Noi ci stiamo resistendo, chiaramente, immaginando l'inammissibilità del ricorso, ma comunque che sia un'ammissibilità di oggi ciò comporta sicuramente una certa ammissibilità di domani una volta che verrà deliberato. Facciamo un ulteriore passo indietro e vi dico come è andata la vicenda dei servizi minimi prima che li facessimo nell'estate scorsa. E' un vuoto normativo, come ha detto Rita, che ormai c'è da più di vent'anni, è imposto da una legge, la 422 del 1997, non si è mai fatto, i vari tentativi che sono stati fatti dalla Regione sono stati puntualmente annullati dai tribunali amministrativi, alle volte per vizi procedurali, l'ultima, perché non era stato acquisito il parere del CAL, che è obbligatorio ed endoprocedimentale e un'altra volta sono stati dichiarati illegittimi perché erano, diciamo, il copia e incolla di ciò che veniva esercitato storicamente dai concessionari. E quindi senza nessun tipo di analisi a supporto, che sono le analisi che ci dice la legge, che ci elenca la legge, che ci elenca l'Europa nei suoi regolamenti e ci elencano anche molte delibere dell'autorità garante per la concorrenza e anche dell'autorità di regolazione dei trasporti, l'ART. E abbiamo fatto quindi questi servizi minimi e abbiamo colmato questo vuoto. Per rendere ancora più resistente la delibera, perché capirete che il 30 settembre non torna più, quindi avendo superato quella data immaginare un'aggressione al provvedimento che ne determini l'annullamento significa creare un nuovo vuoto legislativo, e significa non stare più nei tempi legislativamente imposti per un secondo affidamento in house, quindi, superata la data del 30 settembre ci mancherebbe soltanto quella del 3 dicembre del 2009 ma con affidamento effettuato, abbiamo superato anche la data del 31 dicembre, se domani mattina dovesse intervenire una sentenza di annullamento dei servizi minimi, noi dovremmo mettere TUA a gara europea per tutti i lotti avendo la consapevolezza anche del taglio del quindici per cento, per le ragioni che vi ho esposto. Quindi, insomma, potete immaginare che cosa significa. Ho studiato le carte dei precedenti contenziosi, ho verificato che i precedenti contenziosi si erano essenzialmente focalizzati sulle tratte in discussione oggi e quindi ho dovuto fare una scelta, chiaramente impopolare, ma una scelta operativamente, a mio avviso, legittima per mettere in sicurezza il più rispetto al meno, quindi ho depotenziato l'aggressività diciamo dei ricorrenti eliminando tutto ciò che aveva, in qualche modo, supportato le buone tesi riconosciute dai tribunali. D'accordo? Che erano quelle del fallimento di mercato di cui oggi la CGIL non vuol sentir parlare, che era tutto quello di cui si può parlare e si può anche approfondire perché voi sapete che dobbiamo fare una serie di analisi dimensionali, analisi orografiche, analisi demografiche, quello che volete, però poi resta ineludibile quello che dice la norma e quello che dicono anche le circolari esplicative della norma, che dicono che l'affidamento, per quanto

riguarda le tratte a fallimento di mercato, non a fallimento di mercato, che è la cosa che non vuol sentire la CGIL, è possibile solo, non solo, se adeguatamente motivata, ma se è dimostrata l'impraticabilità, dice la norma dell'ART, di ricorrere alla non contribuzione. D'accordo? Quindi io dovrei dimostrare che sulla tratta Roma – L'Aquila è impraticabile non ricorrere alla non contribuzione. Ora io ho ascoltato, ho sentito che il problema è anche legato ai prezzi, non soltanto alla frequenza delle corse, la frequenza delle corse, se c'è un soggetto comunque in mano pubblica, la frequenza delle corse io credo che non debba neanche essere messa in discussione e forse è soltanto un misunderstanding, è un corto circuito, come ha detto il direttore, di comunicazione che ha portato a questo, o almeno mi auguro, se così non fosse, insomma, io sono disponibile anche a convocare una riunione in tal senso. Ma il prezzo, il prezzo non è un qualcosa che vige oggi e vice per sempre, i servizi minimi hanno un'articolazione temporale triennale, proprio perché il governo del territorio, che è assicurato dalla Regione Abruzzo, con l'attività di programmazione, ogni tre anni deve vigilare affinché non ci siano delle alterazioni del mercato, perché il discorso per il quale se ci fossero solo privati avremmo un innalzamento dei prezzi, è un qualcosa di oggettivamente irrealizzabile perché il ruolo della Regione è esattamente questo, ossia, io esco oggi dalla L'Aquila – Roma come servizio di TPL, lo identifico come commerciale, domani mattina aumentano i prezzi in modo esponenziale proprio perché i privati se ne approfittano, io dopo domani faccio un nuovo strumento di programmazione e li rimetto nel TPL. Cioè, non è che questo è un provvedimento che assurge a rango costituzionale per il quale la modifica ha degli iter impossibili e lunghissimi, cioè, ogni provvedimento risponde a delle esigenze che emergono nel territorio e che, chiaramente, si articolano nel tempo a seconda delle esigenze che il territorio esprime. Quindi il discorso dei prezzi non esiste, nel senso che non solo la società pubblica oggi presente, che può essere Sangritana o può essere anche domani TUA, questo non è un problema, e ci veniamo, garantisce comunque un prezzo calmierato, ma anche laddove non ci fosse un operatore commerciale in mano pubblica il calmieramento dei prezzi, o comunque il monitoraggio degli stessi, è un precipuo compito della Regione che, nell'attività di programmazione, può rideterminarsi in ogni momento. Per quanto riguarda i chilometri che sono stati liberati, che mi sembra di ricordare sono una virgola quattro, non una virgola otto, ma comunque poco conta, non è che sono stati poi redistribuiti in modo discrezionale in alcune parti del territorio, c'erano dei servizi di TPL comunque eserciti dalla nostra TUA non contribuiti, ma comunque eserciti, quindi non siamo andati a fare una scelta discrezionale, il venir meno di una spesa su una tratta ha, in qualche modo, compensato le spese che già la società ha comunque... sopportava, anche perché il contratto di servizio è di circa novanta milioni di euro l'anno, quello che è stato fatto in questi anni è un lavoro incredibile anche da parte loro, poi non so se vorrà intervenire Cassino, perché hanno fatto una dieta dimagrante non indifferente, perché, insomma, è una materia anche questa molto lunga, che forse è inopportuno che io inserisca in questo dibattito e che riguarda la sovra compensazione delle stesse unità di costo, il CCNL che ha visto la Regione soccombente in centinaia di ricorsi e di cui Carla sa bene, insomma, il significato e che ha portato chiaramente la Regione a prendere delle decisioni diverse, non riconoscere più il CCNL e gli elementi tariffari per quanto riguarda i saldi della contribuzione del trasporto pubblico locale, questo ha comportato per TUA una diminuzione di risorse da parte... di trasferimento di risorse da parte della Regione per circa dieci milioni di euro l'anno e non dimenticate che il passaggio da attività concessoria, attività esercita in concessione oggi ad attività contrattualizzata domani attraverso il contratto dell'affidamento in house comporta l'applicazione dell'IVA sulle stesse tratte e sulle stesse fatture, l'IVA su novanta milioni di euro, è presto fatto, sono nove milioni di euro. Quindi questa attività di dimagrimento dovrà continuare anche nei prossimi anni. Quindi, di fronte a questa esigenza, di fronte allo Stato che ci minaccia un giorno sì e l'altro pure di tagliarci del quindici per cento, piuttosto che del cinque, i trasferimenti dei fondi, con la penuria che c'è oggi anche all'esito del riaccertamento straordinario dei residui attivi e passivi delle economie vincolate che abbiamo fatto che ha portato alla evidenziazione di un disavanzo di

settecentocinquantacinque milioni di euro, voi sapete bene che non è più possibile immaginare aumenti di spesa, e questo, quindi, vengo anche all'analisi che si è fatta e per la quale il Presidente del Consiglio ha fatto la sua domanda, cioè ci sono comunque cinque accorpamenti e quindi cinque riduzioni. Non è che il mantenimento di quella tratta in TPL comporta il mantenimento di quelle corse così come sono, perché comunque un'azione di razionalizzazione..."

(Si fa presente che si sentono voci in sottofondo)

DOTTOR RIVERA

“No, no, questo per dire, ma per chiarire, perché un'azione di razionalizzazione va comunque fatta perché se 'st'altro anno passiamo da novanta milioni IVA compresa a novanta milioni senza IVA di quest'anno è evidente che nove milioni da qualche parte li dobbiamo trovare e quindi andrà, gioco forza, trovata questa risorsa finanziaria nella eliminazione della sovrapposizione e quindi anche delle inefficienze gestionali dell'attività. Quindi, per quanto riguarda l'ultima, e quindi chiudo, poi se ci sono domande io sono disponibile anche ad un confronto tecnico in commissione perché ritengo che in consiglio sia difficile anche il dibattito e il confronto, forse in una commissione è più facile anche attraverso la verifica congiunta di provvedimenti legislativi, di analisi, di documenti e quant'altro. Sul 175 del 2016, che è l'affermazione fatta circa la necessità di operare il taglio delle partecipazioni, quella chiaramente è il principio che ispira il testo unico, ma ciò non toglie che c'è libertà, comunque, di costituire delle società laddove sia necessario. Ora, la separazione contabile è vero che è prevista dalla Madia, ma io ho fatto a voi, come CGIL, un'osservazione a cui non mi avete mai risposto, ed è un'osservazione pertinente, perché la separazione contabile garantisce la differenza di gestione, quindi il ramo commerciale e il ramo gestito attraverso TPL, ma la domanda è questa, e ve la ripeto davanti a tutti, così anche questa assise sarà in grado di capire il perché della mia resistenza, che poi non è solo mia, ma è di un'intera struttura regionale alla separazione contabile. Se Sangritana, che oggi è in una fase di rodaggio, dovesse fare dei disavanzi, dovesse fare delle perdite di esercizio in che modo ripianiamo quelle perdite, se il bilancio è unico, seppur contabilmente separato, alla fine quella perdita graverebbe sugli utili che deve generare l'altra parte che è contribuita da TPL, e c'è un divieto, non sto neanche a dirlo, di legge che si possa ripianare le perdite di una società commerciale con le contribuzioni pubbliche tenendo presente che lo stesso 175 a cui avete fatto riferimento voi impone, dopo il terzo anno di chiusura in negativo, la chiusura della società, l'obbligo di dismissione della partecipazione societaria. Quindi di fronte a una situazione del genere per la quale parte una società e non sappiamo, non sappiamo, non siamo in grado oggi di sapere se farà per i primi due, tre anni comunque dei disavanzi. E' immaginabile di sì perché è in una fase di ristrutturazione, d'accordo, questi disavanzi non posso per legge essere compensati con la parte di bilancio a gestione TPL, d'accordo, e quindi è la ragione per la quale si è previsto, in qualche modo, la reviviscenza, insomma, del contenitore giuridico sangritano, piuttosto che la separazione contabile. E su questo io ve l'ho detto, ve lo ripeto, e non ci sono argomentazioni giuridiche che possano sostenere il contrario, non ci sono. Poi, altre osservazioni fatte sui vettori privati. I vettori privati oggi sono sulla tratta Roma – L'Aquila perché c'è stato un vuoto legislativo. Questa è un'affermazione in parte vera, ma solo in parte vera, perché è vero che Gaspari e Di Carlo sono lì perché hanno vinto dei contenziosi nel periodo in cui hanno fatto annullare, grazie alla bontà dei loro ricorsi, e con le affermazioni che ho fatto poc'anzi circa il fallimento di mercato e circa l'impraticabilità della soluzione non onerosa per la Regione, perché quelle sono le cose che hanno affermato in quei ricorsi e quelle sono le cose che ha affermato il Tribunale amministrativo, è vero che hanno ottenuto quell'annullamento ma è pur vero che sulle

stesse tratte ci sono le cosiddette corse ministeriali. E le corse ministeriali è il ministero che le rilascia, non siamo noi, Flixbus che passa per L'Aquila non ha vinto nessun ricorso, parte dalle Marche, passa per l'Abruzzo e va nel Lazio, e quindi è di fatto quella, oltre tutto, tra le regole che identifica l'ART e che dà anche l'autorità per il mercato è l'esistenza di operatori commerciali sulle tratte e indice esso stesso di commerciabilità della tratta. Questo è quello che dicono, ma ciò non toglie che io ho molta fantasia e anche voglia di argomentare il pensiero attraverso narrazioni lessicali che possono anche sostenere la bontà di provvedimenti futuri, però quello che torno a dirvi, che questo si è fatto in emergenza, si è fatto in un periodo in cui si è detto "bene, il 30 settembre è passato, non possiamo fare altro" e, guardate che correggere ed esporre questa delibera a rischio di aggressione e di annullamento determina inevitabilmente non soltanto la gara, e quindi il posizionamento sul mercato di una società per la quale la Regione oggi riconosce un contributo chilometrico di tre euro a chilometro, tre euro a chilometro, le Marche, che stanno a nostro confine e hanno la stessa orografia, la stessa demografia, hanno gli stessi bambini che la mattina fanno TPL perché hanno l'obbligo di servizio perché fanno il pendolarismo a scuola piuttosto che le vecchiette che devono andare presso i presidi ospedalieri, pagano un euro e settanta col fondo nazionale dei trasporti che viene trasferito alla Regione Marche, le Marche non aggiunge un euro e fanno tutto, noi aggiungiamo quarantacinque milioni di euro e ci costa tre euro, ma perché, non perché siano inefficienti, è perché è un cluster diverso, noi abbiamo un cluster con mille e seicento dipendenti. Se questa impalcatura che abbiamo messo con fatica enorme in piedi viene meno non hanno che rivolgersi al mercato e non hanno che subire, come regione, non tanto come TUA, la decurtazione del quindici per cento, perché tutte e due le date dell'articolo 27 del DL 50 sono decorse. Io questo lo volevo dire per, insomma, onestà intellettuale e per far capire anche, insomma, lo sforzo che è stato, che è stato fatto, e che non è stato da poco. Grazie, grazie Presidente."

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

"Grazie a lei, allora, una brevissima replica del Consigliere Di Nicola, prego."

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

"Sì, grazie Presidente, sempre due cose, sempre come dato numerico, diceva la Dottoressa Innocenzi il tema Lanciano – Pescara, ho chiesto conferma, poi, come dicevo all'inizio, non è che padroneggio tutti i numeri di tutte le corse TPL, c'è una tripla, mi dicono una doppia contribuzione che, peraltro, mi dicono può essere anche risolta, si tratta di centomila chilometri annuo, duecentomila euro di contribuzione, l'azienda informalmente, ma già messaggiando, dice "se deve essere un problema quello si risolve" e io prendo l'impegno anche di..."

(Si fa presente che si sentono voci in sottofondo)

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

"Allora, guardate, io ho detto tante volte negli incontri, se tutti questi esempi li cristallizzate, per quanto mi riguarda io non ho difficoltà..."

(Si fa presente che si sentono voci fuori microfono)

DI NICOLA MAURIZIO CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Per cristallizzarli basta scriverlo, io li leggo. Sull’altro tema che era quello del riparto del milione e seicentomila chilometri, che non sono un milione e sei, ma sono un milione e duecentonovantasettemila, come ho già detto in apertura di intervento, il quarantasette per cento è posizionato su L’Aquila, il trentasei per cento su Teramo e la somma fa settantasette per cento, un cinque per cento è su Chieti, anche Chieti ha una profonda area interna e di centro Abruzzo, quindi questi numeri, con la premessa che ho fatto prima, e li sto anche ulteriormente analizzando, non restituiscono una spogliazione territoriale. In ultimo, io ringrazio di nuovo il Dottor Rivera, non solo per il lavoro prezioso che ha svolto, ma anche per l’ulteriore illustrazione che ha affidato all’aula, e mi permetto di rimarcare le cifre delle penalizzazioni che uno stop rispetto a questa fase di approvazione della delibera potrebbero tornare ad essere un tema ed un problema che, come ha spiegato, sono un problema da venti milioni di euro, non un problema di poco conto, dentro a uno scenario di bilancio regionale che, in questi anni, ha con grande sofferenza accompagnato, o tentato di accompagnare, la riduzione che avveniva dal fondo nazionale con delle risorse regionali, ma che come tutti ben sanno, a breve, verrà approvato anche l’ultimo rendiconto del 2017 ma disegna un disavanzo da ripianare nei prossimi anni particolarmente impegnativo, sicuramente superiore ai cinquecento milioni di euro con delle rate di ammortamento che sono superiori anche alla penalità di cui discutiamo, quindi nell’interesse dei cittadini dobbiamo governare e raccontare i numeri con tutto il peso e la responsabilità che essi comportano altrimenti, tra qualche anno, il luogo di discutere della esistenza o meno di un TPL sulla tratta Roma – L’Aquila, discuteremo veramente di tagli dragoniani anche per i comuni ultra periferici rispetto alle città e che saranno veramente quelli, sì, lacrime e sangue per la comunità abruzzese, quindi volevo solo dare queste due indicazioni in replica ai temi che venivano proposti e ribadire, per l’ennesima volta, che non mi sottraggo a nessun tipo di approfondimento da questo punto di vista se mi viene segnalato e rappresentato non ho alcuna difficoltà a metterlo in campo per essere processato e valutato.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie. E chiedo se qualcuno vuole intervenire, non vedo altri interventi, se non il Consigliere Masciocco e dopo l’Assessore Carla Mannetti. Prego Consigliere Masciocco.”

GIUSTINO MASCIOTTO CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie Presidente. Allora, stiamo da due ore parlando di questa problematica, non si cambia la delibera di giunta o, almeno, non ho sentito nessuno che voglia proporre il cambiamento della delibera di giunta pendente, che doveva andare in Consiglio Regionale, non si parla della prima delibera di giunta approvata dal Consiglio Regionale con la costituzione di TUA e con l’affidamento in house del trasporto pubblico, si è perso nei meandri della discussione la possibilità di AMA di essere fusa in TUA, visto e considerato che ci stanno dicendo che TUA non regge, con i mille e seicento dipendenti, non regge nemmeno l’impatto che ci ha. Quindi la vedo complicata pure il fatto che possa prendersi la, oppure voglia fare la fusione con TUA. Il problema io lo vedo molto semplice, io parlo come Consigliere Comunale dell’Aquila, quindi non mi interessa chi ha rappresentato articolo 1 all’interno della Giunta Regionale, quindi parlo a

titolo personale come articolo 1 del comune dell'Aquila. Il problema è vogliamo partire dalla frequenza delle corse e dalla necessità di, in qualche modo, garantire ai pendolari la frequenza necessaria per poter fare una vita dignitosa? Io sono stato un ex pendolare, 1981, nel 1981 io potevo riprendere l'autobus di ritorno da Roma alle cinque e mezza, alle sei e mezza, alle sette e mezza, alle otto e mezza e alle nove e mezza. In uscita, cioè quando, la mattina si partiva alle quattro e un quarto, cinque e mezza, sei e un quarto, sette, cioè, c'era una frequenza all'epoca con... e c'era molta meno utenza di quanto ce n'è oggi. Quindi il discorso è, oltre che parlare dei master plan, del trasporto pubblico regionale, del mantenimento dei conti, eccetera, c'è la volontà, sia se sia trasporto pubblico locale, sia se sia commerciale di garantire gli orari necessari affinché le persone che decidono di fare i pendolari abbiano la dignità di poterlo fare? Perché se e noi vogliamo, partiamo da questo supposto, e dopodiché decideremo come poter operare. Quando si parla della libertà commerciale e della concorrenza, va bene, ma la concorrenza non andrà mai, come diceva il Professor Mancini quando parlavamo di AMA, la ragazza che deve partire da Filetto per andare al liceo Cotugno ci metteva un'ora e mezzo e doveva cambiare tre mezzi di comunicazione. Allora, il discorso è, io non sento, cioè, voglio dire, oltre... perché la posizione del sindacato, oltre a difendere la, diciamo la necessità di avere maggiori frequenze allarga il discorso sulla... anche sul trasporto pubblico locale, perché, secondo noi, siamo comunque danneggiati nel nostro territorio, cioè... noi, da sempre, abbiamo, ci è mancato il rimborso di quasi due milioni di chilometri che il comune dell'Aquila, cioè, fronteggia, perché noi diamo ad AMA, per poter svolgere il nostro servizio, due milioni e ottocentomila euro l'anno, oltre poi al contributo della Regione, per poter avere un servizio che... se adesso ci togliete anche la possibilità dell'unico mezzo di comunicazione possibile con Roma, di fatto, cioè, impediamo a questa città comunque di avere un collegamento rapido. Allora, vengo... voglio prendere la parte positiva dell'intervento anche dell'Assessore, cioè, se, Assessore cioè Assessore, Consigliere Delegato, se lei è convinto della bontà di mantenere i livelli decenti di persone che viaggiano, quindi chiamiamoli TPL, chiamiamoli commerciali, chiamiamoli, Pippo, chiamiamoli come vogliamo, ma se voi ci avete questa volontà basta sedersi attorno a un tavolo, cioè, con tutte le figure, compresa TUA, compresi i sindacati, compresi i rappresentanti dei pendolari, eccetera eccetera, ci si mette e si dice "quali sono...", cioè dopo vediamo quali sono le situazioni da dover limare o da non dover limare. Se siete stati tanto bravi anche di fare le interviste all'interno dei, cioè dei viaggi e dei pullman, capite anche qual è lo stato d'animo delle persone che si fanno due ore la mattina ad andare e due ore a tornare più quello che sta intorno a Roma. A me interessa questo. Poi ognuno di noi ci ha delle responsabilità amministrative per gestire il tutto. fa bene Rivera a sottolineare alcuni aspetti, lui è il direttore generale della Regione, quindi dovrà guardare l'interesse totale, ma io oggi voglio guardare l'interesse locale, cioè voglio salvaguardare un diritto che è sempre stato mantenuto da tutti i consigli regionali che si sono succeduti e che ci permetta di avere delle frequenze che diano la dignità ai pendolari di poter fare una vita tranquilla e di tornare a L'Aquila. Questo mi interessa. Dopodiché ci sono problemi per quanto riguarda... guardiamoli, e poi con l'occasione, capisco Presidente che non possiamo allargarlo, lei ha chiesto all'inizio di non doverlo fare, ma anche AMA è rimasta appesa, non dico che ci dobbiamo fare un consiglio comunale, ma comunque sia penso che anche una quinta commissione, oppure una... ho finito, oppure..."

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

GIUSTINO MASCIOTTO CONSIGLIERE COMUNALE

"Okay, quindi nel senso per cercare di capire... anche perché, anche perché ci è stato detto, e ci hanno detto tutti, che il valore di AMA è nell'eventuale possibilità di avere la proroga al 2027. Il

Consiglio Comunale ha individuato una nuova scadenza, ma c'è un documento da dover ratificare, cosa che molto probabilmente farà...

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Però, Masciocco, sennò usciamo proprio dal seminario”

GIUSTINO MASCIOTTO CONSIGLIERE COMUNALE

“Ho finito Presidente, ho finito proprio. L'allegato uno, basta che si firma l'allegato uno...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

GIUSTINO MASCIOTTO CONSIGLIERE COMUNALE

“Assessore, assessore...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Per cortesia, per cortesia...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

GIUSTINO MASCIOTTO CONSIGLIERE COMUNALE

“Assessore, nel caso mi riprendete il Presidente, non mi riprende lei, cioè lei non ha nessun potere su di me, il Presidente può togliermi la parola, quindi, qualche volta abbassi la cresta e faccia gli atti che invece non ha fatto...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Per cortesia, ho detto all'inizio di non andare su questo argomento perché c'erano già commissioni già indette, quindi, per cortesia, un argomento la volta, un argomento la volta. Allora, prego Onorevole”.

LUIGI D'ERAMO ASSESSORE ALL'URBANISTICA

“Grazie Onorevole, ma la discussione da un punto di vista normativo e tecnico, seppure pesante, è stata oggettivamente interessante perché credo che ognuno di noi oggi abbia acquisito qualche nozione di natura amministrativa o legislativa della parte della Regione. Quello che a me sinceramente coglie, in parte sconvolge, è l'assenza totale di una visione di un contenuto politico negli interventi che si sono succeduti di natura istituzionale in rappresentanza della Regione Abruzzo sulla questione specifica. Oggi potete raccontare che i decreti, le leggi, la legge Madia, la necessità di far quadrare i conti, probabilmente anche la spasmodica necessità di dare delle risposte agli interessi pressanti della costa, hanno fatto sì che si assumesse questo tipo di decisione. Io parto da un presupposto, ricordo cinque anni fa quando il Presidente della Regione neo eletto venne in uno dei primi consigli comunali, e credo si trattasse di materia riguardante la sanità, e ci venne a spiegare che avrebbe fatto della partecipazione un cavallo principe della Regione Abruzzo, della nuova Regione Abruzzo. Ci spiegò in un intervento pomposo, come è solito fare, che nessun atto importante sarebbe stato licenziato dalla Giunta Regionale o dal Consiglio Regionale se a monte non ci fosse stata un'azione partecipativa con le parti, chiaramente, interessate, con i sindacati, con i cittadini, addirittura con le rappresentanze partitiche dei vari territori, con i consigli comunali e i sindaci e gli eletti e le rappresentanze delle istituzioni dei territori. Molti gli credettero. Molti anche dell'allora opposizione che oggi sono, e siamo, maggioranza, commettendo un errore storico e politico fondamentale, chiaramente tutto questo non è mai accaduto. E non è accaduto anche nella questione specifica che è l'ennesimo atto che, in maniera subdola, offende, non solo le istituzioni del capoluogo di regione, mortifica pesantemente i diritti degli aquilani, e questo è un dato certo, e si va a sommare ad una serie aritmetica di azioni che negli ultimi tempi e in particolar modo negli ultimi sei mesi, si sono rivolte nei confronti del capoluogo di regione e delle aree interne della regione Abruzzo. Gli uffici, voi la potete raccontare come vi pare, la delibera, sì, perché si sommano le dirigenze, è stato fatto, stiamo ancora aspettando da cinque anni l'approvazione della legge dell'Aquila capoluogo che avrebbe dovuto trattare anche la questione relativa ai trasporti di questa città e dei collegamenti dell'Aquila nei confronti delle zone dell'Abruzzo e di fuori regione. E non è mai stata realizzata, non è stata mai fatta seppure il paladino mediatico e, a questo punto, dopo cinque anni soltanto mediatico, fosse una diretta espressione, uno dei figli della politica, della nuova politica del centro sinistra di questa città. E non è avvenuto nulla. Ci venite a dire che non si può assolutamente accettare che una tratta porti una perdita di mezzo milione di euro l'anno, e quindi ci sono motivate giustificazioni di natura economica per tagliare il chilometraggio, per rivedere il sistema di collegamento con Roma, e poi bruciate milioni di euro per l'aeroporto di Pescara che paghiamo anche noi, cittadini dell'Aquila, con le nostre tasse. Ci venite a dire che un problema dover pagare mezzo milione di euro l'anno per mantenere quel vecchio sistema di collegamento e questa regione ha fuso nuclei industriali, che erano quattro, uno per provincia, di cui tre in perdita, l'unico con un attivo era quello dell'Aquila per circa cinque milioni e mezzo di euro e i cinque milioni e mezzo di euro dell'attivo del nucleo industriale dell'Aquila sono serviti per ripianare i debiti del nucleo industriale di Pescara e di Chieti e di Teramo. Ma questo soltanto per citare le ultime azioni che sono state fatte, a detta vostra, per l'interesse regionale, l'interesse...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

LUIGI D'ERAMO ASSESSORE ALL'URBANISTICA

“E fammici arrivare, fammici arrivare... fammici arrivare... fammici arrivare... Consigliere Mancini... Consigliere Mancini lei sa meglio di me...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Per corte’... va beh... uno peggio dell’altro”

LUIGI D'ERAMO ASSESSORE

“Se non più di me... lei sa meglio di me, se non più di me, che le stesse critiche che io muovo oggi le mosse con la stessa coerenza e la stessa determinazione anche nei confronti della Giunta Chiodi, okay? E ne faccio un vanto, tra l’altro, quello di aver le mosse sempre e soltanto dalla stessa parte, sostanzialmente come quello che riguarda la sua storia politica, okay, lo abbiamo sempre fatto dalla stessa parte. Altri le critiche non le muovono, perché passano da una parte all’altra, oppure le ricevono sempre perché sbagliano la parte dove poi passa. Ma questa, insomma, è un po’ una storia di miseria politica che non credi interessi a questo Consiglio Comunale. Allora, quello che chiedo io, ed è una domanda chiaramente retorica, è perché oggi la Regione dovrebbe accettare quel confronto che non ha cercato e non ha voluto prima dell’adozione di questo atto e dell’assunzione di questa decisione. Non credo per motivi elettorali, perché anche il rivedere una decisione di questo tipo non credo che possa essere talmente favorevole in termini di acquisizione del consenso tale da recuperare un gap ormai incolmabile. Allora, se quello di oggi deve essere un consiglio comunale di denuncia e di assunzione di responsabilità rispetto a chi ha assunto un atto che questa città non vuole, non condivide e che mette in seria difficoltà i pendolari della città dell’Aquila, allora io credo sia un momento di sano e giusto confronto. Se da questo consiglio comunale possa nascere realmente un’azione che vada a motivare e, soprattutto, vada a sollecitare una rivisitazione di quello che è stato l’atto regionale rispetto alla tratta L’Aquila – Roma, io lo auspico, ma che avvenga, non solo in tempi brevi, a me, collega Di Nicola, a me imbarazza quando lei afferma in questa aula che, non essendo il titolare della delega, deve poi andare a riferire un terzo quelle che sono le decisioni che assumerà questo Consiglio Comunale o le riflessioni che scaturiranno da questo Consiglio Comunale, perché allora abbiamo perso tempo, cioè, svolgere un consiglio comunale con un interlocutore che rappresenta la Regione Abruzzo e che non è purtroppo, non per mancata volontà, nelle condizioni di poter assumere qui, oggi, di fronte ai lavoratori, ai pendolari, alla politica aquilana e agli amministratori di questa città, non è in grado di assumere una decisione perché non può, perché non ne ha le facoltà, perché non ne ha probabilmente neanche la libertà, beh, allora è un consiglio comunale che di fatto diventa una recita della recita, è la moltiplicazione del grottesco, è la sommatoria della mortificazione della politica. Allora io chiedo, e voglio sapere, chi oggi, per conto della Regione, può decidere che domani mattina, dopo che si è svolto questo consiglio comunale che, immagino, approverà la risoluzione contenuta all’interno di questo ordine del giorno, da domani mattina diventa l’interlocutore che chiamerà il sindaco dell’Aquila, l’assessore ai trasporti dell’Aquila e dirà “da domani ci sediamo, i tempi per rivisitare questo tipo di decisione sono contenuti in dieci, quindici, venti, trenta giorni, ed entro quindici, venti, trenta giorni modificheremo quell’atto che contiene delle decisioni, delle assunzioni di decisioni già avvenute che questo territorio non condivide, ma non è che non lo condivide politicamente, non lo condivide per necessità, per difficoltà. Allora io questo, questo mi attendo. E concludo dicendo proprio per ricollegarmi al discorso del collega Mancini, anzi, della provocazione del collega Mancini, l’attività sindacale forse è stata l’unica che ha gridato in

questo anno rispetto a questo problema. C'è stato un silenzio assordante da parte della politica di questa città, perché, a parte qualche comunicato stampa rispetto a questo problema poco è stato fatto, poco abbiamo fatto e credo che da oggi debba necessariamente anche ripartire un'azione di forza e di collaborazione amministrativa che possa ogni qualvolta si ponga o si presenti un problema mettere nelle condizioni la politica, l'amministrazione comunale, il consiglio comunale nella sua intenzione di poter intervenire, agire, prendere di petto il problema e portare a casa il risultato. Non è la sfida perenne, e concludo Signor Presidente, tra le zone interne e la costa, è semplicemente invece il sapersi confrontare ogni giorno con le ricchezze delle zone interne messe a confronto con le ricchezze della costa, con le problematiche delle zone interne messe a confronto con le problematiche della costa, ma da parte nostra ci deve essere una visione precisa, una pianificazione altrettanto chiara che possa condurre, in maniera indiscussa e indiscutibile, a delle soluzioni che questo territorio da troppo tempo attende e attende nella complessività dei rapporti interistituzionali tra comune, provincia e regione. Grazie.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie a lei Onorevole. La parola a Di Benedetto. Prego”.

AMERICO DI BENEDETTO CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie Presidente, Assessore delegato, Consigliere con la delega della Regione Abruzzo, lavoratori delle aziende, parti sociali e dirigenti intervenuti. Colleghi Consiglieri, io voglio fare una premessa, è chiaro che l'interlocuzione che c'è stata finora, un'interlocuzione, tranne l'ultimo intervento dell'Onorevole D'Eramo, molto tecnica, che avrebbe dovuto, e sicuramente non ho ragioni di dubitare sul fatto che possa essere in realtà caduto, trovare delle sedi di confronto differenti rispetto a quelle di un consiglio comunale hanno portato una... non credo una maggior chiarezza nelle menti di chi esercita un ruolo politico, men che meno una maggior disponibilità di intuizione alla proposta che poi questa assise comunale dovrà produrre. Vi dico questo perché, perché anche se l'Assessore Mannetti si risente, a mio modesto avviso, un po' ingiustamente su una valutazione un po' più generale che mette dentro un contesto di affidamento in house providing anche una realtà che di diretta provenienza dell'amministrazione comunale come proprietà, e quindi parlo di AMA, il ragionamento politico che noi oggi dobbiamo fare parte da un presupposto imprescindibile, perché se non partiamo da quel presupposto a valle vengono lese tutte le nostre esigenze di salvaguardia del servizio, del costo dello stesso e di una prospettiva di mantenimento della qualità della vita nella nostra città, e che si chiama mantenimento in mano pubblica della gestione del servizio politico locale, per l'appunto. E siccome, come cittadino, prima che come consigliere comunale, ho l'esigenza del mantenimento del servizio e che lo stesso sia compatibile con le disponibilità finanziarie dei cittadini della nostra città, ritengo che l'atto presupposto del mantenimento dell'affidamento in house providing sia da valutare con molta attenzione. Ma è da valutare con molta attenzione per il semplice motivo che se dovesse venir meno noi metteremmo a gara solo il TPL e non ciò che viene considerato commerciale. Ed ecco che vado alla fase successiva del mio intervento, perché io parto dal presupposto che voglio tutte le corse verso Roma, con tutti gli orari che ci sono, al miglior prezzo possibile. E non si può confrontare il prezzo della tratta spot con la fruibilità attraverso di abbonamenti di più corse. Non è compatibile e inconciliabile, così come ritengo che, per poter giustificare sempre in house e per poter traslare lì dove a chiamata dovessimo noi rispondere alle esigenze di AMA e dei sindacati si dovrebbe trovare anche la percorribilità di dare a AMA il giusto valore per entrare sempre nel circuito dell'in house providing TUA anche territorio della città dell'Aquila perché può sembrare contraddittorio e utilizzare un sistema del

doppio binario ma il valore di AMA è determinato dalla durata dell'affidamento, e non è peregrino considerare che il 2027 è una data che deve questa, sì, essere conciliabile. Al di là di questo vengo al dunque, perché io pongo delle domande, cioè quelle che interessano a me per capire se gli atti prodotti finora su cui si doveva vigilare e su cui mi auguro di non poter essere smentito perché le figure che sono presenti qui nell'elaborazione soprattutto legislativa e di programmazione credo che, quanto meno per sentito dire, abbiano partecipato a quelle fasi, io mi pongo una serie di quesiti e mi auguro che la parte tecnica mi possa dare delle risposte, perché a seguito delle risposte a questi quesiti noi possiamo capire se c'è compatibilità con le nostre richieste che, dagli interventi che ho ascoltato, metterebbero d'accordo tutti. Allora, la legge 152 del 98, che stabilisce il servizio, la tratta intercity, esiste ancora, e l'intercity, faccio una serie di domande, eh, quindi poi chi tecnicamente mi può rispondere mi metterà nelle condizioni di accrescere la mia conoscenza e di fare un'ulteriore battaglia politica, un rilancio di quello che sto dicendo e che ci vede tutti uniti. Quindi se c'è una legge di riferimento che stabilisce una corsa intercity, e da quello che si evince, dalla predisposizione normativa, la tratta L'Aquila – Roma è definibile come tale, se questa può essere considerato servizio minimo alla luce della disciplina che determina questa qualità di servizio. Se è necessario per poter ottemperare, io parlo sempre del discorso di TUA, a rispetto di una normativa che fino ad oggi TUA, per il tramite anche del controllo e dell'alta vigilanza della Regione Abruzzo, mi risulta non aver rispettato, ma in questo momento che ci si avvia all'affidamento in house providing, se è indispensabile (*si fa presente che si interrompe la registrazione per qualche attimo*) monte contributivo che la Regione Abruzzo deve, ai fini della razionalizzazione della spesa pubblica, porre in essere sul discorso del sostenimento del TPL. Se è vero che in realtà tutti i servizi commerciali sono in perdita, perché anche la traslazione, al di là del mantenimento, c'è una sentenza, mi risulta, che non... che abbia condannato, che abbia sanzionato chi ha provato prima di TUA a fare la separazione contabile, ma il problema di una partecipata al cento per cento nel rispetto delle regole soggiace sempre al controllo analogo del soggetto affidante, quindi la qualità del servizio a valle mi preoccuperebbe poco da questo punto di vista, a me preoccupa invece un'altra cosa su cui non sento nessuno di parlare, la strutturazione finanziaria e la percorribilità a venire della società TUA. Cioè, questo è l'elemento di domanda, a mio modesto avviso, credibile, perché poi tanto più TUA regge quanto più anche i servizi differenziabili con una partecipata al cento per cento in diretta, ma sempre, chiamiamola pseudo pubblica, e sotto l'alto controllo della Regione Abruzzo, è l'argomento su cui noi ci dovremmo porre una domanda. e non è una domanda di poco conto, perché l'ho detto anche nelle altre occasioni, perché il futuro nostro nell'immediato può essere roseo, e l'abbiamo visto in tante occasioni, ma nel medio periodo noi dobbiamo garantire, se ci vogliamo assumere la responsabilità politica di atti importantissimi, l'esistenza, in quell'arco di tempo, ne abbiamo viste di esperienze di tutti i generi, soprattutto nel ciclo idrico integrato, di quanto potesse essere politicamente valida una impostazione in un momento imminente, ma con dei presupposti di affidamento che erano un po' claudicanti. Ed ecco un altro elemento, di cui nessuno ha parlato, ma che è un supporto indispensabile per addivenire all'affidamento, che è il piano tecnico finanziario che sta alla base dell'affidamento in house providing. Il piano tecnico finanziario stabilisce la esistenza in vita, in funzione di un ragionamento, diciamo così, matematico e di prospettiva, con tutta l'analisi del dettaglio che viene fatta, di una procedura che noi stiamo ponendo in essere e che potrebbe tranquillamente, lì dove rivisitabile, lì dove conciliabile l'intercity con il discorso della contribuzione, lì dove superabile il problema della riduzione del dieci per cento, perché se uno è di una media intelligente (*si fa presente che si interrompe per qualche attimo la registrazione*) che l'eliminazione del TPL sulla tratta L'Aquila – Roma serve per recuperare nella base della gestione TPL su TUA la possibilità di lucrare gli stessi contributi senza ridurli perché nel corso degli anni la riduzione contributiva, in maniera luggimirante, in maniera derogatoria, ma in maniera sostanziale del mantenimento di una possibilità di elargizione contributiva, per l'appunto, nel corso degli anni non è stata fatta, ed allora l'eliminazione di questo contributo permette di mantenere quei parametri, l'esternalizzazione del servizio

commerciale su una partecipata permetterebbe il mantenimento, chiamandolo commerciale, ed ecco che se non valgono questi sistemi su quello dobbiamo lavorare, se invece valgono in deroga possiamo fare quello che tutti quanti auspichiamo, cioè modificare l'atto della giunta che ha creato tutta questa procedura che si è avviata e ci auguriamo tutti noi che lì dove venisse modificata non andrebbe poi ad incidere sul mantenimento del servizio in mano pubblica. Quindi queste sono le domande che noi ci dobbiamo porre, io me le pongo, quindi io so quello che voglio, non so se tecnicamente percorribile, perché se non è tecnicamente percorribile, e se arriviamo al paradosso dell'attività di riorganizzazione dove facciamo tutto un meccanismo per raggiungere l'obiettivo di qualità e poi, in realtà, soggiaciamo ad una qualità che è molto peggiore rispetto a quella che avremmo avuto se ci fossimo fatti gli affari nostri, quindi, credo, le devo ridire le domande e sono state abbastanza chiare? Le sintetizzo proprio per economia di lavoro, il senso dell'intercity, se l'intercity è possibile metterlo a contribuzione, se il discorso della riduzione della contribuzione del dieci per cento incide sulla possibilità di andare in affidamento in house providing, se il piano tecnico finanziario, economico finanziario posto alla base per l'affidamento in house risulta essere certificato, forse dico una fesseria, so che ci sono stati dei ricorsi perché... su quella delibera, e mi sembra di aver capito che è stata diffidata la Regione Abruzzo a presentare, entro un determinato tempo, che non so quale, una, diciamo così, una proposta di programmazione che sia definibile piano economico finanziario. Ecco, queste sono le domande che mi pongo, dopodiché totalmente d'accordo con il sindacato, con Innocenzi, totalmente d'accordo, se non nella parte, diciamo così, di colore e di vigore dell'Onorevole D'Eramo, perché poi, voglio dire, se da un lato ci sono dei problemi dall'altro non vedo questi problemi risolti, perché è vero che è dicotomico, ma è altrettanto vero che quello che accade in Regione sta accadendo pure in Comune, quindi ci dobbiamo mettere d'accordo, non è che siamo pessimi da un lato e bravissimi dall'altro, siamo un po' in difficoltà da tutti e due i lati, quindi poi, il problema va risolto, e va risolto per i cittadini e per la forza lavoro, ma va fatto con dignità e con una regola, e chiudo, che è indispensabile, la consapevolezza di quello che ci accade, perché se siamo consapevoli di queste cose, e le conosciamo, molto probabilmente possiamo aggiustare il tiro ancora oggi e raggiungere quegli obiettivi che tutti noi auspichiamo possano essere raggiunti per l'appunto. Grazie.

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie, la parola all'Assessore Mannetti, prego.”

CARLA MANNETTI ASSESSORE

“Brevemente, Signor Presidente, grazie, colleghi Consiglieri, colleghi della Giunta, condivido pienamente tutti gli interventi che mi hanno preceduto, in particolare l'intervento delle forze sindacali. Vorrei però analizzare un aspetto che ha toccato marginalmente il Consigliere Di Benedetto ma che non è stato affrontato bene nel dettaglio. Cioè, quello che interessa a noi come amministrazione comunale è in primis il discorso relativo alla soppressione delle corse e quindi all'offerta che noi non siamo più in grado di dare come territorio ai pendolari, ma la cosa più importante, che emerge da tutte le discussioni, anche di livello tecnico, che sono state fatte, è che il futuro di TUA, così come è stato dipinto oggi, non è un futuro certo, e questa cosa a noi ci preoccupa proprio perché stiamo mettendo in atto una serie di atti relativi alla fusione. E vi spiego perché, di questo ne ho parlato pure più volte con il Dottor Rivera però non mi riesco a far capire, cioè noi andiamo ad eliminare dal trasporto pubblico locale una corsa L'Aquila – Roma, che, come è stato spiegato benissimo, sia dal Consigliere Cimoroni nell'illustrazione dell'ordine del giorno, ma anche dalle forze sindacali, è una corsa che serve un pendolarismo

prevalentemente lavorativo, nelle fasce di pendolarismo che sono fasce dalle cinque di mattina alle sette e mezza di mattina per quanto riguarda la partenza dall'Aquila e nelle fasce due, quattro, sei, sette per quanto riguarda la partenza da Roma. Quindi, su questo, non vi è ombra di dubbio, che queste fasce orarie servono al novantacinque per cento un pendolarismo lavorativo e universitario, quindi di tipo scolastico, però quello che succederà un domani a TUA sarà questo, cioè TUA non avrà più l'entrata del contributo chilometrico, che abbiamo detto oggi raggiunge i tre euro a chilometro, e non avrà più l'entrata di quelle che sono i ricavi da traffico. E sappiamo tutti che la corsa L'Aquila – Roma era quella che aveva ricavi da traffico più alti, anche se oggi sono ricavi diminuiti come ci dice Sangritana. E la cosa più inquietante è proprio questa, che Sangritana ci dice “noi dobbiamo ridurre le corse, perché economicamente non sono sostenibili”, e quindi sostanzialmente ammette che la società parte già in perdita, cioè che non è una società competitiva sul mercato. Quindi, a questo punto, io, personalmente, anche in base, diciamo, al mio percorso amministrativo da direttore dei trasporti, non riesco a capire qual è la finalità e l'utilità di questa operazione che anche in passato si è tentato di fare quando era stata, diciamo, emanata una norma che è stata abrogata con il referendum costituzionale, ma quella era una norma stringente che ci dava dei parametri e che, molto probabilmente, ci avrebbe obbligato a fare un discorso del genere perché i ricavi da traffico erano altissimi. Oggi la situazione è cambiata totalmente. E' vero quello che dice il Dottor Rivera di tutti i pareri che sono stati dati a livello nazionale, però allora se è vero questo è anche vero quello che è stato detto dalla CGIL a cui non è stata data risposta, che esistono corse, come la Pescara – Lanciano, che rientrano nel TPL su tre fronti, sul fronte ferro, sul fronte gomma, ex Sangritana, e TUA, quindi, cioè, il discorso se vale da una parte vale anche dall'altra, però non vorrei entrare troppo nel tecnicismo per non annoiarvi. Quindi, qual è il futuro di TUA? Siamo sicuri? La sostenibilità economica c'è? Sia con riferimento all'affidamento in house, ma anche con riferimento a questi provvedimenti che sono stati presi. Quindi abbiamo detto Sangritana, va beh, entra nel mercato già in perdita, e poi è vero il... l'unica cosa vera che io condivido detta dal Dottor Rivera è quello delle corse ministeriali, cioè sulle corse ministeriali noi non possiamo mettere bocca, sono corse autorizzate dal ministero e quindi noi le dobbiamo accettare, ma sono corse che non influiscono minimamente negli orari di pendolarismo lavorativo e di pendolarismo scolastico, sono corse che hanno una finalità diversa, che attraversano più regioni e per questo sono autorizzate dal ministero, e non danneggiano il territorio, anzi, lo accrescono, perché offrono un servizio in più per il nostro territorio dell'Aquila creando collegamenti con le Marche, con il Lazio e con la Campania. Questi sono un po' i contributi che volevo dare io ribadendo il fatto, che è stato spiegato ampiamente, che il trasporto è un servizio pubblico locale e che in questa città, soprattutto con riferimento ad alcuni collegamenti come il collegamento con Roma è cambiato dopo il terremoto, e quindi noi non possiamo diminuire un servizio a vantaggio dei cittadini che già vivono una condizione, diciamo così, di disagio causata dal sisma. Noi lo sappiamo bene, qui c'è Antonio Montanaro che ha vissuto con me dal primo giorno dopo il sisma tutti i cambiamenti, tutti i provvedimenti che noi abbiamo assunto per sostenere proprio questo discorso del pendolarismo, per dare un'offerta di trasporto pubblico locale ai cittadini aquilani che erano stati costretti anche a trasferirsi a Roma, ad Avezzano, a Teramo e che, mano mano, stanno rientrando nella città. Quindi io non vedo quali sono le motivazioni per dire in maniera categorica che il provvedimento non può essere modificato. Perché il provvedimento può essere modificato, deve essere approvato dal Consiglio, è stato già impugnato, se non fosse stato impugnato avrei capito, diciamo così, questa posizione ferma, ma il provvedimento è stato già impugnato, quindi modificarlo, modificarlo, anzi, può diventare pure un punto di forza perché modificandolo lo dovrebbero impugnare nuovamente. Non è un provvedimento definitivo, perché deve essere approvato dal Consiglio, il Consiglio lo può approvare con modifiche, tenendo presenti tutte e due le situazioni, o reinserire totalmente tutta la tratta della L'Aquila – Roma nel trasporto pubblico locale, e quindi pensare Sangritana diversamente, come era stata pensata all'inizio, solo sul ferro, sulle merci, cioè, perché calarci necessariamente questo discorso delle linee

commerciali. Si può pensare ad una mission diversa per Sangritana. O, in subordine, pensare anche a un discorso di fasce orarie. E noi vi chiediamo questo. Però la L'Aquila – Roma lasciamola dentro il TPL, non la togliamo totalmente perché il danno per la città è un danno veramente serio, per la città, ma soprattutto per i pendolari. Grazie.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Consigliere De Matteis, prego.

GIORGIO DE MATTEIS CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie Presidente. Brevemente, il trasporto pubblico locale in questa regione, dopo la sanità, è storicamente il secondo dei buchi neri, ne parlo perché i costi, e la sostenibilità dei costi, storicamente sono stati un problema. Ora, non è una novità che ci sia questo problema anche oggi e nella fattispecie quello che stiamo discutendo in particolare, che è un argomento specifico del problema, che però non può essere disgiunto da quello che è un discorso di carattere generale e di carattere strategico regionale. Certo se lei, Consigliere Delegato, mi parla di TUA come una soluzione del problema del trasporto pubblico locale in Abruzzo che Dio vi aiuti, se questa è stata una soluzione, e se questa è la soluzione per il futuro mi auguro che a breve questa soluzione possa essere trovata da altri in maniera diversa. Ora, in questa sede, come è del tutto evidente, i tecnicismi, che pure sono estremamente interessanti, lasciano il tempo che trovano perché i tecnicismi sono patrimonio di un'argomentazione e di un luogo diverso. E' la regione che deve prendere una decisione, compatibilmente con quelle che sono le leggi in vigore, regionali e nazionali, ed è un problema di carattere, quello che discutiamo qui stasera in particolare, di carattere sociale e politico, perché qui il problema è politico e sociale. Tecnicamente non si discute qua, perché, con tutto il rispetto, sinceramente penso che, Consigliere Cimoroni, che il senso fosse quello di poter dare un contributo, ma di carattere politico e sociale vista la difficoltà, le esigenze, i problemi che sono stati sollevati e che sono tutto meno che tecnici e, come dire, addentrandoci nel tecnicismo, più ci infiliamo e più troviamo le difficoltà che non sono di oggi, ma sono di ieri e dell'altro ieri. Quindi mi auguro, intanto la ringrazio Consigliere De Nicola, perché lei oggi ha partecipato mentre altri è un periodo che, come dire, latitano in questa città, latitano pur avendo delle competenze dirette e ruoli completamente diversi dal suo perché, con tutto il rispetto, lei sa bene che in questa regione fintanto che non si cambia lo statuto chi decide sono gli assessori e il consiglio, ma... la giunta quindi, e c'è quindi la necessità che qualcuno debba prendere delle decisioni che, all'interno della giunta, assessori o presidente, o vice presidente, e nel consiglio, per esempio, il presidente della seconda commissione che è un po' di tempo che vediamo raramente sui problemi. E lei ci ha detto che il Presidente D'Alfonso ha in mente molte iniziative su L'Aquila. Sono un po' preoccupato, perché dopo la localizzazione del DEA di secondo livello a Pescara, del 118 a Pescara, del master plan, centocinquantesi milioni sulla città di Pescara con nota del Presidente D'Alfonso dove li elenca, bellissimo, li elenca e chiama a raccolta i dirigenti perché si sbrighino a fare, 12 marzo di quest'anno, otto giorni dopo le elezioni, uno splendido esempi di attenzione nei confronti anche del resto, l'aeroporto, gli uffici, i geni civili, qualcuno continua a dire “non vengono trasferiti”, la semantica non risolve i problemi della politica, De Nicola. Io spero che il Presidente non abbia altre iniziative perché mi auguro che non bombardi con il napalm la città, se ha tra altre iniziative da produrre. Mi auguro che dia a tutti quanti la possibilità in questa regione di avere la possibilità di tornare al voto rapidamente. So che vi state spendendo molto per tenerlo ancorato, ma, insomma, eh, è il presidente più fuggitivo d'Italia, credo. A memoria d'uomo non ricordo un presidente di regione che sia fuggito prima del termine del primo mandato, però abbiamo anche questo primato in

questa regione. Quindi mi auguro che stia fermo e tranquillo e non continui ad avere iniziative su questa città. Ora lei deve dirci una cosa semplicissima, e bene hanno fatto i sindacati a sottolinearla, perché l'aspetto, ripeto, in questa sede è politico e sociale. Sociale perché investe centinaia di persone, politico perché questo Consiglio Comunale non entra nel merito di quelle che sono competenze della Regione, e dei tavoli tecnici, quindi è opportuno e necessaria assolutamente fondamentale che si riapra una discussione prima che approdi in Consiglio Regionale. Il problema su cui lei è chiamato oggi a rispondere, e che io ancora non ho ascoltato e che mi auguro possa prendere un impegno che poi il Presidente, il Vice, l'Assessore, non so se ci sta ancora un assessore in questa regione ai trasporti, perché... ci sta qualche suo movimento ogni tanto. Ora, due sono le cose che vorremmo sapere. Uno, si può tornare realmente sul problema? Realmente, perché poi, tra le righe, il TAR, il Consiglio di Stato, le leggi, lasciano molta confusione, si può o no tornare sul problema, il che significa dire riaprire una discussione che è finalizzata a una modifica dell'assetto che è stato determinato dalla delibera? Oppure abbiamo fatto una bellissima discussione, con un grande tecnicismo del quale lei e altri ci hanno dato ampia disponibilità, ma alla fine, cari signori, cosa fatta, capo A), scordatevi il passato e arriverci e noi andiamo avanti su questa strada. Due sono le risposte che questo Consiglio Comunale si aspetta, una sulla possibilità reale che la delibera a cui fa riferimento quest'ordine del giorno possa essere riaffrontata, prima che approdi in consiglio regionale, perché, come dice l'Assessore Mannetti, e tra le altre cose mi sembra sia stato direttore anche dei trasporti del Presidente D'Alfonso, quindi, tutto sommato, non mi pare che fosse così male la capacità amministrativa degli ultimi tempi, non so, voglio di', mi pare che ogni tanto qualcuno, quando affronta certi temi, dovrebbe anche ricordarsi determinati aspetti, diciamo così, che lo era anche prima, lo è stata con D'Alfonso, quindi se se l'è pigliata D'Alfonso evidentemente riteneva che fosse adeguata..."

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

GIORGIO DE MATTEIS CONSIGLIERE COMUNALE

"Sì, però D'Alfonso, vedi, sbaglia, poi dopo gli ha detto "ciao e arrivederci", perché quando si è reso conto che funzionava ha detto "è meglio che te ne vai", perché dopo aver riorganizzato in maniera eccellente la Regione Abruzzo, per cui non si sa ancora oggi chi comanda e chi fa, e chi fa dove si trova e a chi si riferisce, perché la riorganizzazione della Regione in questo momento è bellissima, e ne fanno fede le fughe dei dirigenti di questa regione che periodicamente mollano gli ormeggi e se ne vanno, quindi, per favore, una sola cosa e semplicissima, diteci se su questo argomento la Regione Abruzzo è disponibile ad aprire un confronto. Bene hanno fatto i sindacati, il confronto è con il sindacato, non fa una piega, noi siamo semplicemente un tramite, se vogliamo esserlo, in fondo. Siamo un tramite, questo Consiglio Comunale può essere un supporto politico e sociale alle esigenze di molte persone che non sono soltanto in questa città, sono in un comprensorio molto più ampio e, forse, sfuggono, per carità, piccole cose quelli, i pendolari che vanno a Roma da questa città e da altre qua attorno, sono piccole cose in mezzo al mare magnum dei problemi che ci sono, però, guardate che noi siamo anche stanchi di sentirci dire tante belle cose e poi notare che, nei fatti, accade ben altro. Quindi, le chiacchiere stanno a zero, Consigliere De Nicola. Dica al Presidente, ogni tanto, se si dedica seriamente ad alcuni aspetti, perché ancora non abbiamo capito se fa il senatore, se fa il presidente. Fatecelo sapere al più presto. So che lei si è speso molto perché... a difendere la posizione del fuggitivo senatore, presidente, non si capisce qual è. Fateci sapere su questo argomento, perché, vede, il 13, io anticipo, io spero che ci sia qualcuno della Regione che possa avere titolo a parlare, apriremo un confronto anche sugli

aspetti relativi alla sanità in questa città, cioè ospedale e altro ancora che riguarda questa ASL che è un'intera provincia, quindi sugli argomenti credo che cominceremo ad entrare nel dettaglio per poter capire se in limine mortis di questa amministrazione qualcuno pensa ancora di fare qualche piccola furbata. Quindi, ripetendole ancora una volta, perché sono sicuro che lei oggi dovrà darci una risposta, perché, insomma, altrimenti avrebbe poco senso, credo, Cimatori, no, il tuo ordine del giorno, perché la richiesta è semplicissima, nello stesso tempo anche difficilissima, perché se ci sono alcune posizioni assunte, eh beh, per tornare indietro ci devono essere anche delle motivazioni abbastanza forti perché questo accada. Ora su alcuni aspetti tecnici, sui quali non torno, sono state formulate delle ipotesi, ma tutto questo non ha senso se non viene calato su un tavolo dove la discussione tra Regione, sindacati e forze sociali possa affrontare serenamente il *(si fa presente che per un attimo si interrompe la registrazione)* dicendo anche che naturalmente TUA, come diceva l'Assessore Mannetti, presenta alcune difficoltà strutturali, suo un neufenismo, quindi anche in questo caso, dopo che il Consigliere Delegato D'Alessandro è andato in parlamento, mi auguro che si possa affrontare anche rapidamente il tema della fusione, ma, e chiudo, tenendo conto che non abbiamo la sveglia attaccata al collo, e chi ne parla, caro Consigliere Delegato, conosce bene la storia di Sangritana, un problema, uso un eufemismo quando parlo di Sangritana, parlo della storia di Sangritana e della fase attuale di Sangritana che, guarda caso, pur avendo, come dire, un peso, un peso, ma nel senso etimologico della parola, un peso sul sistema del trasporto pubblico locale, questo peso regolarmente viene, come dire, superato dalle necessità e dagli impegni e dai ruoli che a Sangritana periodicamente vengono, eh, ogni volta che sta per defungere la si resuscita e le si dà un pezzettino in più, perché siccome non basta i debiti che produce è necessario che continui a produrne altri. Se noi dobbiamo passare ed essere i fessi della compagnia perché poi ci stia Sangritana che deve essere resuscitata, se permettete, noi non siamo disponibili a fare i fessi della compagnia. Quindi, siccome facciamo a capirci tutti quanti, Sangritana la conosciamo bene tutti, tutti, e il sottoscritto la conosce molto meglio di tanti altri in questa regione, quindi, anche nel tempo, avendola dovuta subire questa cosa ripetutamente subire, perché nel chietino c'è una forza particolare, Consigliere De Nicola, se ne sarà accorto, ogni volta che c'è, come dire, la necessità di mettere insieme i pezzi da quelle parti, anche se ci sono catastrofi si superano, ora noi non siamo disponibili ad essere gli agnelli sacrificali per il supporto a chi deve essere resuscitato. Quindi ci dia risposte semplicissime, brevi, noi siamo bravi ragazzi di montagna, riusciremo a capirle, però se sono semplici e possibili da intendere e applicare rapidamente ci farebbe un enorme piacere. E se può dica al Presidente che si dedichi un po' meno alla città dell'Aquila perché siamo preoccupati che possa continuare a crearci problemi, ce li vediamo da soli, perché abbiamo capito che se ce li vediamo da soli, probabilmente, riusciamo a scampare i dati che ci produce, grazie.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Consigliere De Matteis. Allora, la parola al Consigliere Delegato Di Nicola. Si può aprire una discussione, un confronto, e modificare la delibera?”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Allora, io registro evidentemente l'andamento del confronto e non posso sottrarmi a questo punto ad uno stile che non era stato quello dell'inizio dei lavori, mi consentirete, ma vengo da una scuola lontana che ragionava del merito delle questioni e non della pancia. A lungo, nel corso di questi ultimi anni mi sono chiesto...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“E questo è lo sbaglio che c’è stato per molti anni, Consigliere Delegato, lo sbaglio è proprio quello.”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Mi sono chiesto come avessi fatto a finire, dove sono, dopo due interventi che mi hanno preceduto, diciamo, mi sono dato la risposta. Innanzitutto volevo dire al Consigliere Masciocco, sono venuto a dire esattamente quello che ha chiesto. Abbiamo anche portato un piano di lavoro per capire se la domanda che c’è di questo territorio incontra la proposta che ha fatto l’azienda. Poi, le dico, qualcuno dovrebbe dimostrarvi che la proposta che c’era era una proposta utile per il territorio e, fino adesso, non me l’ha detto ancora nessuno, però le confermo che sono venuto ad ascoltare nella funzione propria di consigliere delegato per ascoltare se la proposta incontra la domanda, innanzitutto, a favore dell’utenza. Poi mi consentirà il Consigliere emerito De Matteis, io, insomma, reagirò in punta di fioretto così come, insomma, si è tentato di fare, ma non posso chiamarmi fuori da questo scontro dialettico sollecitato inevitabilmente, io ho cercato di essere tecnico perché credo che sia un problema tecnico, ma non mi sottraggo affatto ai confronti politici, anzi, fino a un certo punto li ho cercati con entusiasmo, il Consiglio Regionale, se D’Alfonso andasse via, la delibera non potrebbe votarla, lei lo sa, c’è stato, ne avete votate tante mentre eravate in prorogatio e quante ce ne hanno annullate delle leggi che avete fatto perché le facevate in prorogatio, viva Dio, che me lo dicano altri, ma che me lo dice lei, Consigliere De Matteis, in prorogatio non si vota, nemmeno questo, non si vota nemmeno la proposta che chiede di modificare, sarebbe illegittima e mi stupisce, mi stupisce che lo dica lei. D’altra parte...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“D’altra parte, quando io me ne andai...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Consigliere De Matteis, per cortesia”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“...una parte politica era solita farsi ratificare i provvedimenti dal Governo Berlusconi, quando li sbagliava a livello regionale, a proposito di sanità e a proposito di sanità delle aree interne. Questa amministrazione regionale una legge l’ha commissionata al governo nazionale per salvare Popoli e una proposta di ospedale disagiato a differenza di prima l’ha fatta...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Va beh, però non dilaghiamo, per cortesia, per cortesia...”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“... a differenza di prima dove tutti gli ospedali sono stati rasi al suolo soprattutto quelli delle aree interne...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Per cortesia, Consigliere De Matteis e Consigliere Di Nicola, per cortesia, non apriamo un confronto tra due

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Consigliere Di Nicola, la domanda, per cortesia... altrimenti apriamo un dibattito che non mi piace, allora... si può aprire una discussione, una nuova discussione, un confronto e modificare la delibera? La domanda è chiara”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Ho sentito quegli interventi che davvero poco ci entravano col merito, adesso mi fa replicare, sennò, per quanto mi riguarda, io posso anche andare via, se non posso dare risposte posso anche andare via...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“No, lei, l’abbiamo invitata e siamo contenti...”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“E allora mi lasci fare l’intervento e avrà le risposte che mi chiede

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Sì, però lei non è che può divagare, le domande sono chiare, precise, non ho capito qual è...”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Mi lasci fare l'intervento, è (incomprensibile) alle risposte che mi chiede, io non sono un dipendente del Consiglio Comunale, mi lasci fare l'intervento”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“L'intervento glielo sto facendo fare, però lei sta parlando di altre cose, la domanda è molto molto molto semplice. Poi, per chi non vuole capire, se non vuole capire...”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Presidente, lei ha una funzione diversa, adesso...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Sì, io ho la funzione che lei deve rispettare, le ho fatto le domande...”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Devo parlare o vado via? Mi è sufficiente che lei mi dica se devo parlare o vado via.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Lei deve rispondere alle domande che le pongono”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“No, in Tribunale si risponde alle domande che le pongono, non alle aule della politica.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Anche nelle aule della politica”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Probabilmente siete abituati per storia a stare in tribunale”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“... per chi sa dare delle risposte, poi chi vuole divagare divaghi.”

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Bene. E quindi mi stupisce il fatto che si voglia cogliere un’occasione come questa per fare una polemica spicciola chiedendo che D’Alfonso vada via sapendo, per averlo vissuto nella scorsa legislatura, che il giorno dopo non ci sarebbe la possibilità giuridica di approvare un bel nulla, neppure la correzione che si chiede, così come, Onorevole D’Eramo, io ho altrettanto stupore manifesto rispetto al suo intervento. Il mio è stato un rigoroso riferire, dal punto di vista della correttezza dei rapporti istituzionali, la delega che ho, che è una delega, se vuole, principalmente all’ascolto, per raccogliere, proprio da quel territorio che lei diceva essere stato dimenticato dal Presidente D’Alfonso nel corso di questi anni, e so fare un ascolto qualificato, per affidare poi, attraverso il lavoro delle strutture, attraverso il lavoro di coloro che hanno il potere giuridico, l’eventuale iniziativa politica amministrativa. Io so fare umilmente solo questo, sto nel confine, nel perimetro di quello che mi compete per ruolo, è ovvio che ho detto una cosa diversa, ed è una cosa che ha profondo rispetto della funzione del consiglio regionale, l’ho detto anche in questi giorni, le decisioni del consiglio regionale si prendono dentro il consiglio regionale, non le prende né una maggioranza fuori, né una maggioranza allargata alla partecipazione parti sociali, né chicchessia che pensi di essere seduttivo delle ragioni del vero, le prende il consiglio regionale nel dibattito che si svolgerà nella seconda commissione, che si nutrirà anche delle informazioni che io ho acquisito attraverso questo confronto. E se io dicessi una cosa del genere, istituzionalmente darei solo prova di non essere in grado di fare il mestiere che svolgo, e io invece ritengo di saperlo fare, al contrario, invece, mi stupisco rispetto al tema che ponevo, che è un tema di continua decontribuzione del trasporto pubblico, e del trasporto pubblico regionale, che un parlamentare della repubblica non mi raccolga lo stimolo ad impegnarsi sul proprio campo di azione ulteriore per ampliare, semmai, le esigenze economico finanziarie del trasporto pubblico regionale, per rimpinguare i fondi del trasporto pubblico nazionale e regionale. Questo è l’auspicio che io avrei da cittadino rispetto a una voce parlante di rappresentante istituzionale anche di altro consesso. Ed era proprio il tema che rimarcava D’Alfonso quando, non volendo andar via, diceva “non c’è incompatibilità fino a che non c’è conflitto di interesse”. Il conflitto di interesse è quello per il quale, codificato o meno, in un’aula come questa, avendo anche la veste di parlare nell’interesse della nazione si legge la realtà con l’interesse della nazione (*si fa presente che viene interrotta la registrazione per qualche attimo*) anche su AMA, io sono stato puntuale il 23 di maggio a chiedere all’Assessore Mannetti, al Sindaco Biondi, notizie sullo stato dell’arte di un verbale che riguardava la situazione di AMA che era stato siglato il 13 febbraio, mi dice oggi la Mannetti, io forse avevo scritto il 13 marzo, rispetto al quale c’erano degli atti che andavano compiuti dal Consiglio Comunale dell’Aquila e che la Regione continua ad attendere, come ho detto all’inizio, per poter vedere di fare i propri atti conseguenti rispetto a quell’intesa che confermo. Gli uffici regionali, viva Dio, la city l’ha inventata Chiodi, adesso io lo dico da marsicano, la city è un’invenzione, dal punto di vista della realizzazione di un’unica struttura che ospiti gli uffici regionali a Pescara non è attribuibile a Luciano D’Alfonso. Ora, io confesso di non conoscere nemmeno la delibera della quale state parlando, ma ascoltare che è stato individuato un intero edificio in Pescara per fare la concentrazione degli uffici, Consigliere De Matteis...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

“Ora, venendo alla risposta... non volendo fare politica o, meglio, polemica politica della quale vi garantisco avrei numeri, argomenti e capacità per farlo. Io, due cose forse le ho esplicitate male io nel mio racconto, Onorevole D'Eramo, io ho detto che la corsa L'Aquila – Teramo, a fronte dell'interesse dell'aeroporto d'Abruzzo, che è l'aeroporto d'Abruzzo, non l'aeroporto di Pescara, che è utilizzato da viaggiatori di tutto Abruzzo, vederlo confrontato alla perdita di esercizio che ho rilevato dalla contabilità dell'azienda per meno di cinquecentomila euro, non vedo dove debbano andarsi a connettere proprio dal punto di vista giuridico, mi sfugge quale sia la connessione, e se è vero, Consigliere De Matteis, che in quest'aula la politica deve essere sovrana e il tecnicismo può viaggiare ad un livello intermedio, ma è altresì vero, molto vero, e temo che la polarizzazione di questa epoca ne abbia dato anche plasticamente ormai la chiara evidenza, che proprio perché si è fatto troppo a meno nazione (*si fa presente che viene interrotta la registrazione per qualche attimo*) la condizione di un certo tipo, forse dovremmo recuperarli, non voglio andare troppo indietro, un tempo ce n'erano di politici tecnici che non avevano paura del tecnicismo, perché il tecnicismo poi comporta anche lo studio e l'approfondimento e da questo punto di vista comporta una fatica, comporta una fatica, dal punto di vista del Consigliere Di Benedetto, sollecitava le riflessioni, il piano economico finanziario di TUA regge, tiene, tiene certamente sia nell'opzione che Sangritana faccia la società commerciale, tiene anche nella soluzione che Sangritana non faccia l'attività commerciale perché l'esperienza di Sangritana attività commerciale è un'esperienza che, nella programmazione aziendale, restituisce un'azienda che deve essere in utile, non in perdita, perché quell'azienda deve essere implementata anche con il trasferimento del trasporto su ferro, che peraltro ha sempre gestito e che ha un utile stabile ben superiore alla ipotesi di perdita di esercizio che deriverebbe dall'esercitare alcune linee di queste di cui stiamo discutendo che un tempo erano TPL e che domani sarebbero commerciali, saranno commerciali. Dal punto di vista dell'intercity, guardate, l'ho detto io per primo, forse sono stato eccessivamente verboso o eccessivamente tecnico, ma il Dottor Rivera, più di me, ha spiegato la tempistica e gli effetti di una revisione di un provvedimento amministrativo in questo momento, e rispondo anche al Consigliere De Matteis, fatto oggi da una delibera di giunta regionale con lo scenario che abbiamo, sarebbe un provvedimento amministrativo, ammesso che è un'analisi tecnica, non un indirizzo politico raccolto nell'ambito di un consiglio o fuori del consiglio con la partecipazione dei sindacati, un'analisi tecnica ammesso che volesse cambiare lo scenario della descrizione della tratta da commerciale a TPL, ulteriormente minerebbe la difendibilità giudiziaria dei provvedimenti fatti per le ragioni ampiamente spiegate che se non sono state intese io veramente non so in che altro modo raccontarle. E quindi qui non c'è la resistenza a considerare ciò che un territorio rappresenta e riferisce delle sue esigenze, ma non c'è perché la Regione Abruzzo non è un moloc immobile nel tempo, è un soggetto che legge la vita dei propri concittadini, e adegua la propria pianificazione mano a mano che la vita dei concittadini si fa e nel modo in cui si fa. Quindi il tema è, e rispondo, io non credo che si possa modificare questo provvedimento, almeno dalla parte della giunta, in questa fase se non mettendo a rischio l'intera impalcatura della riforma del trasporto pubblico locale, rispetto alla quale mi è parso di capire che c'è ampia condivisione anche da parte dei consiglieri comunali di quest'aula, almeno di una parte politica, così mi è sembrato. E quindi il rischio è troppo alto per poter pensare di correggere, tra l'altro in modo non strutturato dal punto di vista analitico, in questo momento, ma non c'è nessuna chiusura di Regione Abruzzo a vedere se ciò che ha pianificato in questo momento alla prova dei fatti e del tempo verificando quella domanda di cui si parlava se c'è stato un errore dal punto di vista dell'individuazione del TPL come tratta Roma – L'Aquila, non si sottrae, sarebbe stupido che si sottraesse, sarebbe come coloro che mi hanno detto, una volta dopo aver chiuso l'ospedale di Pescara, che comunque indietro non ci potevano tornare perché

l'avevano già fatto, e non è bastato tutto il mio zelo e la mia rabbia a correggere questa decisione delle strutture. Ora, io ciò che voglio dire è, sono venuto con lo spirito più politicamente nobile che si potesse mettere in campo, per ascoltare le istanze del Consiglio Comunale della città dell'Aquila, che rappresenta, a mio avviso, così ho studiato nel corso della mia esperienza politica pubblica di questi anni, che rappresenta la comunità dell'Aquila. E se da questo Consiglio Comunale proviene un'indicazione, la Regione la valuterà, senza ombra di dubbio, la valuterà in che luogo? Innanzitutto nel luogo della commissione che si celebrerà, innanzitutto nel luogo del consiglio che si celebrerà, i quali si determineranno però secondo ciò che i consiglieri regionali eletti riterranno essere dell'interesse, oltre che della città dell'Aquila, anche della Regione Abruzzo, come è giusto che sia perché le elezioni regionali si fanno per questo motivo. Se io non fossi venuto, se non avessi ascoltato le ragioni di questa assise e se non le riportassi puntualmente nel dibattito che è ancora in corso in consiglio regionale, la Regione Abruzzo, nella sua figura di delegato ai trasporti, sarebbe stata censurabile, sarebbe stata molto censurabile, perché lo scambio di istituzioni è doveroso. Ma a fronte di questo insistere a dirmi se io sono un piccolino, un grande, un medio politico in grado di decidere, a me nemmeno mio padre mi ha mai imposto nulla. E qui penso, sarebbe bene per i cittadini, che nessuno pensasse nel suo fare la politica che è in grado di affidare a chicchessia, a qualsiasi capo voglia, dovunque sia posizionato il capo, il potere di spaccare il cervello e imporre riflessioni. Io rifletto con la mia testa. I consiglieri regionali riflettono con la loro testa, il consiglio regionale riflette nella sua figura immaginifica con la sua testa. Questi ragionamenti saranno frutto e nutrimento per quel dibattito, nessun pezzo di questo ragionamento escluso, se siete abituati ad avere dal capo l'indicazione del come ci si comporta io non gradivo più quel tipo di approccio e l'ho lasciato perdere, per chi ci è rimasto o anche ci si trova a suo agio me ne farò una ragione..."

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono)

DI NICOLA CONSIGLIERE DELEGATO AI TRASPORTI REGIONE ABRUZZO

"Me ne farò una ragione, Consigliere De Matteis, io le ricordo, le ricordo che ho votato contro il piano sanitario regionale, ha scelto un punto di ingaggio che non le dà, guardi, scelga altri punti di ingaggio... peraltro, se vuole litigare con D'Alfonso credo che ne avrete molte occasioni, io non faccio l'avvocato del Presidente D'Alfonso, esercito una funzione nell'interesse degli abruzzesi e quindi io non posso, Presidente Tinari, rispondo alla sua domanda, in questo momento dire che la delibera verrà modificata, e perché non ne ho il potere, e perché non ne ho la consapevolezza e perché in questo momento non ne ho la convinzione personale. Io ho la convinzione personale di dover rappresentare tutto il dibattito dentro la commissione della veste di delegato, in aula nella veste di consigliere regionale, al Presidente D'Alfonso nella sua veste di titolare della funzione, nutrendomi, se necessario, degli ulteriori momenti di confronto che i sindacati o i consiglieri comunali o il portato delle persone che si è raccolto in un comitato vorrà affidarmi in incontri, in note scritte, quello che il Consiglio Comunale vorrà affidare a Regione Abruzzo del proprio intendimento politico amministrativo. Questo nella maniera più assoluta. Ma non vengo dalla scuola di chi dice le cose per gli altri, né di chi le impone agli altri. Non mi appartiene e non sarà da oggi che comincerò a modificare il mio modo di essere."

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

"Grazie, Consigliere Di Nicola. La parola al Consigliere Cimatori, prego."

CARLA CIMORONI CONSIGLIERE COMUNALE

“Sì, grazie Presidente, volevo anche io riportare un po’ il discorso, insomma, su un piano politico e non tecnico, perché è evidente che un consiglio straordinario, con queste modalità, non vuole e non può sostituirsi a una commissione tecnica, né tanto meno può, non so, sostituirsi al consiglio regionale iniziando a discutere di piano finanziario, sono tutti temi evidentemente interessantissimi, ma non è questo il piano che chiediamo di affrontare oggi con il consiglio straordinario che abbiamo proposto e con l’ordine che abbiamo proposto. Quello che vogliamo sapere... però permettetemela una battuta, perché ci sono delle cose che non mi quadrano, la TUA, con un contributo di tre milioni, perde cinquecentomila euro, il servizio, la tratta L’Aquila - Roma è considerata commerciale perché ci sono dei privati che, agguerriti, che aggrediscono alcune delle corse Roma – L’Aquila, delle due l’una, perché o Sangritana parte in perdita, come diceva giustamente l’Assessore Mannetti, o ci sono delle cose che confliggono tra di loro perché in questo senso è evidente, nella paura che esprimiamo e che abbiamo nel momento in cui abbiamo proposto questo consiglio straordinario, è che si vada verso una penalizzazione pesante della città dell’Aquila attraverso il taglio delle corse, perché è questo il problema. Quello che vogliamo che venga garantito attraverso il finanziamento, quindi con la definizione dei servizi minimi, e quindi con il finanziamento del fondo regionale, è che L’Aquila continui ad avere una relazione con Roma fatta di tante corse frequenti, che è quelle che garantiscono i pendolari, i cittadini, ma è quelle che dovrebbero anche essere pensate in una funzione attrattiva da parte di questa città, perciò chiedevo, e torno a chiedere, quale è la strategia di questa città. Permettetemi anche di dire che non è che l’amministrazione attuale abbia grosse strategie in questo senso per la crescita della città e per l’attrattività della città. Allora, il Consigliere Delegato Di Nicola chiedeva TUA soddisfa attualmente la domanda? TUA è migliorabile, nessuno, cioè, sta chiedendo di ripristinare esattamente lo status quo di quello... non è questo il termine del discorso, non è tutto quello che c’era prima va bene, tutto quello che è stato fatto va male, il punto non è ripristinare tutto quello... TUA è migliorabile, è razionalizzabile, ci chiediamo però perché la razionalizzazione, per esempio, non aggredisca le tratte in cui ci sono delle sovrapposizioni e anche perché siamo convinti che, quando si parla di razionalizzazione, non si parla di taglio delle corse, ma si debba intendere una modalità per adattare l’offerta alla domanda, anche andando ad incrementare le corse, andando ad attirare più fruitori e più utenti di quelle corse e torno a parlare di strategia di crescita per questa città. Allora la domanda qui non è tecnica, non siamo qui per risolvere i tecnicismi, la domanda è politica. La Regione Abruzzo ha voglia politicamente, può, vuole politicamente rimettere in discussione questa delibera andando a modificare la DGR nei termini in cui proponeva anche l’Assessore Mannetti, con una sorta di piano A e piano B, no, con la ridefinizione dei servizi minimi nel TPL di tutta la tratta L’Aquila Roma o, addirittura, magari, solo per alcune corse. Quello che stiamo chiedendo se c’è la volontà politica di aprire un confronto vero in questo senso e di accettarlo perché non c’è... non è questa la sede di andare, per andare a... o di nascondersi anche dietro i tecnicismi, perché da questo dipende se c’è una strategia di crescita per questa città da parte della Regione Abruzzo oppure no. E’ a questa domanda che vorremmo che si rispondesse. Grazie. Anche se devo dire che tutte quelle risposte che sono state date fino ad ora non mi sembrano in questo senso.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Consigliere. Consigliere Palumbo, prego.”

STEFANO PALUMBO CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie Presidente, ho ascoltato tutto gli interventi che mi hanno preceduto con attenzione e devo dire che sono un po’ deluso dal livello del dibattito pur sapendo che il tema in questione è un tema importante, anzi, ringrazio tutti i colleghi che hanno richiesto questa convocazione che ci ha permesso oggi di affrontare questo argomento. Però mi pare che manchi sempre un pezzo, manchi, e questa è una cosa che vedo sempre più, con più evidenza, nel piccolo mio percorso politico iniziato sei anni fa, quindi, diciamo, con il passare del tempo aumenta un po’ l’esperienza, anche il senso critico di guardare le cose in un certo modo, e mi pare, e questo lo dico come autodenuncia, però, guardando tutti negli occhi, che poi qui si arriva qui a recitare una particella nella parte di un’opera in cui ci si scagliano le responsabilità a vicenda e mi sembra invece di raccogliere con preoccupazione che sempre più succede che la politica di destra, di sinistra, chiunque essa sia, rincorre temi sollevati da altri, spesso dai sindacati, e questo ci deve un po’ far riflettere su quanto noi siamo presenti su determinati argomenti che sono poi centrali, difficili per il momento, eh, perché ci troviamo in un momento congiunturale, un po’ dalla crisi, un po’ dalle riforme in atto che stanno un po’ stravolgendo l’impostazione dell’impianto della vita pubblica di tutti gli enti locali, da quelli regionali, comunali, ma diciamo anche nazionali, e che dovremmo provare, però, una volta tanto, ad inquadrare, non dico che siamo in grado di farlo oggi, ma da uno spunto di riflessione, con cognizione di causa e, soprattutto con uno sguardo da qui ai prossimi anni, decenni, perché se noi non capiamo cosa succede e cosa sta succedendo alle aree interne, alla Regione Abruzzo, all’Italia, ci troviamo a dover affrontare argomenti importanti come questi senza capire quali conseguenze poi le scelte che facciamo veramente determinano sulla vita dei cittadini. Io cito due, tre dati che, secondo me, sono importanti, eh, mo caso mai qualcuno può pensare che sto uscendo un po’ dal focus del discorso, ma non credo che sia così. Ci sono, guarda, ultimamente mi ero andato a studiare un po’ di rapporti, dal 1800 ad oggi è cambiato proprio il mondo, veramente, cioè la popolazione mondiale, nel 1800, per il tre per cento viveva nella città, oggi siamo al cinquanta per cento, nel 2050 sarà il settanta per cento, con la differenza che il tre per cento del 1800 era un miliardo, nel 2050 sarà il settanta per cento di nove miliardi, che vivranno nelle città, non più nella periferia. L’Europa sta vivendo un declino demografico dal venticinque per cento che rappresentava nel 1900 arriverà, al sette per cento, da qui al 2050 e l’Italia è dentro questa piega con un’età media, sempre un rapporto ISTAT che aumenterà di cinque anni da qua al 205, la popolazione intenderà a spostare verso il nord, verso le città, con indebolimento e uno spopolamento delle aree interne. Dico questo perché mi sembra chiaro che questo, che quello che oggi noi manifestiamo con preoccupazione è un percorso che parte da lontano e che già vede gli effetti, pure se ci misuriamo con Pescara, che da qui a qualche decennio ha avuto un’esplosione demografica, a fronte delle difficoltà che noi viviamo un po’ per la condizione *(si fa presente che si interrompe la registrazione che riprende)* Presidente, faccio a me, una condizione oggettivamente complicata e, soprattutto, per l’incapacità, ripeto, di una classe politica che non è più in grado di mettere a fuoco una strategia per provare a contrastare questo fenomeno. Io dico questo, perché, perché provo ad affrontare questo ragionamento puntuale dicendo noi adesso ci stiamo preoccupando della tratta L’Aquila – Roma, ma ci stiamo preoccupando perché la riteniamo fondamentale, importante, ritenendo che più persone, da qui ai prossimi anni, avranno necessità di andare a lavorare a Roma perché a L’Aquila non ci sarà lavoro, e quindi aumenterà il pendolarismo lavorativo oppure perché stiamo provando, e vi faccio una domanda retorica, perché io non me ne accorgo, a mettere in piedi delle politiche che, caso mai, sviluppano questo pendolarismo, questa necessità, perché alcune persone, tante, da Roma, potrebbero ritenere di trovare qui a L’Aquila delle condizioni per spostarsi e venire a vivere qua, perché è sostanziale la cosa, perché se noi parliamo, oggi mettiamo con la lente di ingrandimento su questa tratta senza capire dove stiamo andando, perdonatemi, lascia un po’ il tempo che trova. Ma voglio arrivarci, eh, voglio arrivare a affrontare il tema, non voglio

divagare oltre. Mi sono segnato un dato penso prima fornito dal Dottor Rivera, nel confronto tra Marche e Abruzzo...

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Faccio una battuta, Consigliere, più di dove dobbiamo andare è dove ci stanno portando, perché quello lo vogliono trasferire, questo ce lo tolgono, quello lo tagliano, quell’altro pensano di portarlo via...”

STEFANO PALUMBO CONSIGLIERE COMUNALE

“Presidente, perdonami, guarda, su questa cosa io...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“E’ una battuta”.

STEFANO PALUMBO CONSIGLIERE COMUNALE

“... su questa cosa io sono sempre molto autocritico, non... non... io mi metto sempre in discussione, e se da una parte ci sta qualcuno che toglie, dall’altra parte ci sta qualcuno che non è in grado di trattenere, quindi, non è quello. Allora, io sto dando degli spunti per cercare di capire cosa dobbiamo fare. Io, il problema della questione TUA credo che al Consiglio Comunale stia a cuore, non solo per il destino dei mille e seicento lavoratori, per il trasporto, per i pendolari, ma anche perché stiamo, almeno le intenzioni, affidando a TUA il nostro trasporto locale, quello di AMA, e quindi è chiaro che è doppio interesse nostro fare in modo di capire se le condizioni di TUA possano avere un respiro da qui ai prossimi dieci, quindici anni, e quindi è un’attenzione non di campanile, come alcuni hanno sollevato, ma è una questione oggettiva. Il rapporto tra Marche e Abruzzo che faceva il Dottor Rivera, sulla contribuzione che il costo di una virgola settanta euro a chilometro che riusciva a garantire con la copertura integrale dei fondi ministeriali a fronte dei tre euro a chilometro della Regione Abruzzo, cosa che comporta una contribuzione regionale di quarantacinque milioni di euro, eh, ma io mi domando pure, ma con questi quarantacinque milioni di euro quante altre cose potremmo fare con un efficientamento di questo servizio dei trasporti pubblico regionale. E lo dico perché se oggi siamo qui ad affrontare questa traversata, perché siamo nel pieno di una riforma, no, che parte dalla regolamentazione europea, tradotta nel decreto Madia, e quindi con recepimento delle leggi regionali eccetera eccetera, a caduta, ci arriviamo, e questo lo dobbiamo dire, in una condizione di fragilità e in una condizione di debolezza strutturale che si è determinata negli anni, nei decenni, perché diciamoci pure che la gestione di ARPA, la gestione poi di TUA non è che poi abbia brillato e che abbia, diciamo, fatto del trasporto pubblico locale abruzzese un fiore all’occhiello che oggi, quindi, diciamo, è in discussione. Noi dovremmo provare a fare ‘sto ragionamento anche in funzione di un possibile miglioramento. E quindi dico pure che se questa è l’occasione, adesso mi dispiace che non è in aula il...”

(Si fa presente che si sentono delle voci fuori microfono)

STEFANO PALUMBO CONSIGLIERE COMUNALE

“Eh, va beh, il Consigliere Regionale, ma non è un problema, ci parlerò oppure... se dobbiamo affrontare questa riforma mi sembra, mi sembra doveroso anche farlo nell’ottica di una riorganizzazione complessiva perché sappiamo bene che, nel corso degli anni sempre, si sono determinate degli squilibri di trattamento a favore della costa piuttosto che le aree interne, quindi parlo del biglietto unico, regionale, di una serie di sovrapposizioni delle tratte su gomma e su ferro che se questa è l’occasione veramente, però, di approfondire seriamente se c’è la volontà da parte della Regione di affrontare questo tema in modo più generale possibile che sia l’occasione, appunto, anche oggi, quella del Consiglio Comunale, di dare questi spunti e di fare in modo che da oggi questo tema, ma con consapevolezza e con cognizione e con volontà da parte del consiglio comunale dell’Aquila, senza distinzione di sorta e di appartenenza, per fare in modo che questa cosa diventi oggetto di confronto politico, potrebbe esserlo in fase di campagna elettorale perché alcune cose poi... il Consiglio Comunale può determinare qual è, come sviluppare il dibattito pubblico piuttosto che subirlo e inseguire i problemi che altri sollevano. E questo lo dico serenamente. Adesso siamo in una fase complicata dal punto di vista della procedura, io mi sento, come altri hanno fatto, di rivendicare, e quindi di valorizzare l’impostazione e l’impianto di questa legge, di questa fase, diciamo, di riorganizzazione regionale, se non fosse che una, e questa la considero una cosa virtuosa, regione che ha deciso di fare l’affidamento in house, di salvare, quindi un’azienda pubblica, e di continuare ad erogare, certo con un rapporto diverso, il servizio pubblico nella nostra regione. Non basta. Non basta semplicemente perché in tutta questa riorganizzazione, secondo me, il tema delle aree interne inteso come l’ho detto prima, lei era assente Consigliere, ma di valorizzazione complessiva, e quindi di politiche che servono per poter contrastare un fenomeno in atto preoccupante e quasi sembrerebbe inesorabile, va affrontato. Io per tutto quello che ho detto mi sento di recepire l’istanza e l’osservazione fatta dalla CGIL, non come un capriccio, perché non è che noi dobbiamo tenere questo tavolo di confronto aperto perché lo chiede la CGIL, ma oggettivamente è una questione che dovrebbe essere a cuore di tutti, io sono mesi che cerco di misurarmi, prima confrontandomi con il Consigliere Camillo D’Alessandro, poi con il nuovo Consigliere Delegato Di Nicola, con altri, per cercare di capire, e oggi ho ancora tanti dubbi su questa cosa, vista la complessità dell’argomento. Mi stupisco che altri, invece, abbiano certezze e risposte su questo argomento. Quindi la necessità di tenere questo tavolo aperto è un’esigenza di tutti, non è di una sigla sindacale e quindi l’appello che faccio non è una richiesta, mi sembra che è una cosa scontata quella di tenere questo confronto aperto, di farlo nelle more sicuramente di portare a casa il risultato dell’affidamento in house, ma anche con l’impegno politico, che deve essere trasversale di tutti quanti, quello però di tenere aperto un ragionamento finalizzato a tutte le cose che oggi emergono. E soprattutto, e questo è un impegno che, da parte nostra, come consiglio comunale, come amministrazione comunale, dobbiamo assumere, è quello di dare accelerazione e compimento, se c’è una fiducia rispetto a questi impegni anche sulla fusione AMA – TUA perché oggi qua mi sembra che, diciamo, ci sono delle difficoltà che vanno superate e allora noi un impegno lo dobbiamo assumere, quindi, in modo trasversale, sia come forze di maggioranza e opposizione in consiglio comunale (*si fa presente che si interrompe la registrazione che riprende*) ho concluso, no, ho concluso, se diciamo all’esito di questa discussione pure la Consigliera Cimoroni ritiene sia necessario e opportuno anche integrare quell’ordine del giorno inserendo altri impegni che per la fusione AMA – TUA e per il discorso che si è sviluppato ci assumiamo reciprocamente, diciamo almeno abbiamo dato un senso a questa discussione se non veramente diventa inutile. Grazie.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Consigliere. Consiglieri, per cortesia, un attimo di attenzione. Mancini prego.”

ANGELO MANCINI CONSIGLIERE COMUNALE

“Grazie Presidente, ma intervenire su questa questione singola, che è quella che riguarda la tratta L’Aquila – Roma senza fare una considerazione su quella che è stata la gestione della Regione in questi decenni, per lo meno, gli ultimi tre o quattro consigli regionali rispetto alla città dell’Aquila, penso che sia abbastanza inutile. La situazione dell’Aquila come comprensorio è semplicissima. L’Aquila non è una città che letteralmente ha un peso all’interno della regione, non lo ha neppure all’interno della provincia, quindi non lo ha all’interno della regione, non lo ha all’interno della provincia, i numeri chiaramente condannano sempre L’Aquila, e i consiglieri che hanno rappresentato questo territorio numericamente ridottissimi forse non hanno avuto la forza di imporre e di far passare le esigenze di questo territorio e delle aree interne, quindi mi dispiace che non c’è l’Assessore D’Eramo, il Deputato D’Eramo, ma c’è il consigliere regionale che è, ex consigliere regionale, De Matteis, che conosce bene questa storia. Quindi il peso che abbiamo avuto è stato sempre pari a zero. Per cui le decisioni non sono politiche, si fanno passare decisioni tecniche e non si fanno quelle politiche a sostegno di un territorio che è rimasto isolato e dopo il 2009 ancora peggio che isolato, senza lavoro e senza prospettive future. Quindi la cosa che le chiedo, poi le chiederò due cose da riportare probabilmente al Presidente D’Alfonso. Una che è quella, la considerazione importante che il servizio sanitario, quello dell’istruzione e quello dei trasporti debbano rimanere il più possibile pubblico, quindi vedere di trovare soluzioni per ripristinare questa tratta L’Aquila – Roma all’interno del servizio TPL. E soprattutto dare ai pendolari, perché di questo nessuno ne parla, ai pendolari l’opportunità di un servizio efficiente, efficace, ma anche economico, oggi vorrei capire quanto costano gli abbonamenti L’Aquila Roma su TUA e quanto costano, per esempio, su Gaspari, quanto costano da Avezzano a L’Aquila questi abbonamenti, per lo meno trenta, trentacinque euro in meno, questa è la situazione. Allora non solo ripristinare le corse ma vedere di dare un servizio che sia economicamente e anche un servizio efficiente per i lavoratori di questa città. La seconda cosa che sfugge, e l’Assessore Mannetti probabilmente non è in aula, è quella, lo dico alla presenza dei lavoratori ma anche dei sindacati, lasciate perdere la fusione AMA TUA. Si deve fare una battaglia, non (incomprensibile) perché in questi anni non è stata fatta una battaglia, per il riconoscimento dei chilometri percorsi da AMA. Mancano all’appello circa un milione e mezzo di chilometri percorsi che significa due euro a chilometro, tre milioni di euro che avrebbero risolto l’apporto pubblico, qua ho sentito di tutto, anche di accuse politiche, a me non interessa della politica, capito, la seconda cosa è di lasciar perdere la fusione AMA TUA ma di fare una battaglia per il riconoscimento dei chilometri percorsi in modo che questa città abbia un servizio pubblico di trasporto pubblico adeguato. Basta andare nelle scuole e vedere la mattina la fila di macchine, anche negli istituti superiori, di genitori che accompagnano i propri figli, significa che il trasporto pubblico in questa città non funziona, non si può impiegare un’ora da Roio a Pettino o da Filetto a Pettino. Quindi è tutto, caro Presidente, (incomprensibile).”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Sì, però ho detto che su AMA TUA c’è un consiglio comunale, una commissione...”

(Si fa presente che si sente una voce fuori microfono – si interrompe la registrazione che riprende)

ANGELO MANCINI CONSIGLIERE COMUNALE

“... i cittadini dell’Aquila si aspettano, quindi andranno verso altri vettori, e la situazione di TUA peggiorerà sempre di più e noi andiamo a fare la fusione con AMA! Chiediamo che ci vengano riconosciuti i chilometri percorsi in modo che il servizio possa essere sicuramente migliorato come numero di corse per *(Si fa presente che si interrompe la registrazione che riprende)*”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie Consigliere Mancini, dichiaro chiusa la discussione... Allora da oggi in poi, lo dico e sia per tutti, quando... o vi prenotato prima, all’ultimo secondo, aspettate che uno finisca per prendere la parola. E’ scorretto. Prego.”

PERSONA NON IDENTIFICATA

“Presidente, nel regolamento scriverà con quanto di anticipo dobbiamo prenotare l’intervento evidentemente, Presidente...”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Poi glielo spiego, glielo spiegherò”

PERSONA NON IDENTIFICATA

“Io spenderò soltanto due parole, quindi la tedio solo due minuti, sia gentile.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Prego”.

PERSONA NON IDENTIFICATA

“Grazie. Io sarò veramente brevissima, intanto ringrazio tutti gli intervenuti in questa assise. Per quanto mi riguarda avevo firmato convintamente la richiesta di consiglio soprattutto per un motivo, perché ritenevo importante il confronto su una tematica così importante e così delicata ed evidentemente così complessa come si è dimostrato in questa seduta, si svolgesse all’interno di un dibattito che non fosse soltanto quello mediatico, attraverso una serie di strali tra attacchi e accuse reciproche, ma che venisse data alla città, e quindi ai rappresentanti di questa città, questa pubblica udienza, un quadro più chiaro, chiarificatore di quanto accaduto anche nel processo che ha portato alle delibere di cui oggi si discute. Che l’area, che il quadro sia particolarmente complesso è venuto fuori in maniera inequivocabile e che questo territorio abbia bisogno da parte

della Regione Abruzzo di un segnale politico di tutela è altrettanto evidente. Ora io non voglio entrare come, non è mia competenza, né capacità, né avrei la preparazione visto che non ho partecipato a nessuna del percorso formativo che ha portato all'approvazione di queste delibere di dire quali fossero i passi che dovevano essere svolti e se oggi ci sono, e tecnicamente le possibilità di intervenire sulle delibere. Certo c'è una cosa che mi lascia perplessa rispetto alla procedura, normalmente un organismo politico si avvale di consulenti tecnici e fa dei ragionamenti di carattere tecnico per avvalorare quel percorso politico per renderlo difendibile e per strutturarlo, non parte dal contrario, cioè non parte da un ragionamento di carattere tecnico, da delle consulenze legali e poi, sulla base di quelle, costruisce un percorso che ritiene inespugnabile di fronte alle aule di giustizia, cioè se il ragionamento è io devo fare un intervento, devo prendere, assumere delle decisioni in ordine al trasporto pubblico locale, quindi la mia équipe di legali o di tecnici di altro genere in altre materie mi dica qual è il percorso migliore significa abdicare alla politica e dare in mano ai consulenti tecnici un potere decisionale. Il percorso dovrebbe essere esattamente inverso e dovrebbe essere quello per cui la Regione dica questa è un'area che ha bisogno di particolari tutele. Ci sono delle ragioni oggettive che rendono quest'area particolarmente fragile, e quindi il trasporto pubblico locale è uno dei vettori che consente la sopravvivenza di questo territorio, per cui io questo territorio lo devo difendere. Ora, perché questo non sia avvenuto o non è avvenuto nelle forme più apprezzabili, questo non lo voglio neanche più sapere adesso, però quello che vi chiedo è di dare un segnale a questa città perché per prendere, riprendere in discussione, e, quanto meno, prendere in considerazione le istanze di questo territorio forse renderà più accettabile una decisione che può essere compresa dalla città in maniera diversa. Grazie.”

PERSONA NON IDENTIFICATA

“Mi sono prenotato durante l'intervento, Presidente, quindi, diciamo, sono in regola. Brevemente, anche perché non ho da aggiungere molto a quanto già è stato detto, intanto io voglio ringraziare i presenti, i lavoratori, i sindacati, le parti sociali, il Consigliere Di Nicola, per il confronto. Io mi associo a molto di quanto è stato detto dai miei colleghi consiglieri di opposizione, in particolar modo quanto diceva Palumbo poc'anzi, e debbo dire che la discussione di oggi mi pare che abbia avuto una duplice veste, in parte di chi ha cercato di entrare nel merito di questo tema cercando di provare a individuare possibili soluzioni, poi qualcosa proverò a dare anche io un contributo in conclusione e chi invece ha piuttosto cercato una ghiotta opportunità di aprire, con anticipo, la campagna elettorale per le elezioni regionali. Io penso che non sia un bello spettacolo quello che deriva dagli interventi del Consigliere De Matteis, di Luigi D'Eramo, lo dico, peraltro, con la stima che loro fanno io nutro per loro a livello personale, ma, francamente, nulla aveva a che fare un pezzo di discussione rispetto a quello che abbiamo detto oggi, nel botta e risposta bisognerebbe stare a ricordare i quarantacinque milioni di euro dell'assicurazione dell'ospedale dell'Aquila che Chiodi ha redistribuito, insomma... non penso che sia il punto della discussione. Fa piacere, insomma, che il Consiglio Comunale di oggi si sia, invece, concentrato su questo tema per quanto, Presidente, invece io penso che la questione di AMA TUA ci entri e come, e non sia un divagare. Dato che, diciamo, il punto della questione, rispetto al tema generale delle aree interne che, come diceva bene prima la CGIL, non comprende peraltro soltanto l'Abruzzo, ma è una dorsale che riguarda l'appennino di questo Paese, è un tema gigantesco nazionale. E' evidente che noi abbiamo qui, andando al sodo, un tema rispetto a come risolvere questo problema sulle corse L'Aquila – Roma, in particolar modo rispetto al tema dei pendolari, questo tavolo, che si propone oggi e che mi pare sia il vero punto che emerge concretamente da questa discussione, dovrà essere il tavolo che si occuperà di andare in profondità su questo aspetto. Ora, proviamo anche a trovare delle soluzioni. Prima ci interrogavamo con i Consiglieri Palumbo e Romano, rispetto alla possibilità di reinserire interamente le corse L'Aquila – Roma, Roma –

L'Aquila dentro al TPL, altrimenti di valutare delle possibili mediazioni come, ad esempio, rispetto alle fasce orarie che sono quelle più estreme, quella della mattina presto, della serata, della tarda serata, che sono quelle che, in particolar modo, interessano i pendolari sia che, diciamo pendolari che sono costretti al trasporto per quanto riguarda il lavoro o coloro che lo fanno per ragioni di studio, ecco, però mi sarei aspettato, dalla discussione di oggi, provare a far emergere proposte di questo genere e non solo buttarla sulla bieca propaganda elettorale. Quindi il tavolo che con l'ordine del giorno di oggi si propone di istituire io penso che debba andare in profondità su questo. Io a questo chiedo al Consigliere Delegato della Regione di dare disponibilità, di trovare una possibile soluzione per risolvere il problema perché è evidente che il diritto al trasporto, per quanto riguarda in particolar modo i pendolari, ma come prima hanno bene spiegato i rappresentanti sia dei pendolari che dei sindacati, è un tema che va anche oltre, no, i pendolari, anche più ampio. In questo senso io penso che la politica abbia il dovere di provare a interrogarsi e di andare in profondità. Affianco a questo è evidente che c'è una questione gigantesca che riguarda la fusione AMA – TUA, questione che ha visto un referendum, fra l'altro, fra i lavoratori che si sono espressi in una misura netta e schiacciante, incontrovertibile. Ecco, in questo senso noi ci aspettiamo che il comune, che questa amministrazione, si adoperi il prima possibile, fa piacere di aver letto, durante i lavori di questo Consiglio, di questa seduta della convocazione di una commissione, mi pare la prima commissione, su questo tema. Questo è il verbale che avevano sottoscritto l'Assessore Mannetti e il Consigliere Delegato allora Camillo D'Alessandro, che prevede delle cose molto precise e noi stiamo attendendo che l'amministrazione comunale produca gli atti necessari a poter proseguire. Ecco, forse allora rispetto agli impegni che questa assise oggi prende e all'ordine del giorno che andiamo a votare sarebbe utile integrare anche la parte che riguarda un'accelerazione nel processo di AMA – TUA.”

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Grazie. Qualcun altro vuole intervenire? Allora dichiaro chiusa la discussione e da questo dibattito è stato acclarato che le corse sono state ridotte, che il problema è un problema politico e, nello stesso tempo, sociale, che appare giusta ed opportuna una riflessione e una ricognizione vera di garanzia dei servizi minimi, come è necessario, in tempi brevi, un chiarimento e un'opportuna rivisitazione e modifica della delibera di giunta, che, pur non essendo la volontà di penalizzare il territorio dell'Aquila, i fatti smentiscono le buone intenzioni, e sentito anche il Consigliere Delegato che non si è sottratto ad alcun tipo di approfondimento e di chiusura, e per questo ritengo utile e necessario ed opportuno mettere a votazione l'ordine del giorno. Quindi, per appello nominale, prego Segretario Generale.

SI PROCEDE ALL'APPELLO

ROBERTO TINARI PRESIDENTE CONSIGLIO COMUNALE

“Con venti... favorevoli, il Consiglio approva. Ringrazio tutti e, in particolar modo, il Consigliere Delegato Di Nicola. Grazie a tutti e buona serata”.