Buongiorno e benvenuti a tutti. Ringrazio per la disponibilità a questo confronto il Consigliere Delegato ai Trasporti Dott. Camillo D'Alessandro, I sindaci di L'Aquila, Avezzano e Sulmona e gli ospiti intervenuti. L'obiettivo di questa nostra giornata di dibattito è quello di provare ad analizzare lo stato dell'arte del Trasporto Pubblico nella nostra Provincia, delle difficoltà che quotidianamente i cittadini vivono e delle potenzialità del settore. Lo proviamo a fare con una convinzione forte. Noi pensiamo che il Trasporto Pubblico locale sia uno dei principali fattori di attrattività territoriale. Per tale ragione vi è bisogno rispetto al tema di un approccio moderno ed integrato.

Siamo in una fase di transizione che dura oramai da troppo tempo. Tra prospettive di modernizzazione e rischi di involuzione e declino. E' questo un periodo di scelte importanti per il futuro del TPL e del Paese. Nell'ultimo triennio le imprese mostrano un tendenziale miglioramento delle loro performance economico finanziarie, migliorando i risultati, i margini ed il valore della produzione per addetto. Aspetti positivi che però mostrano contraddizioni, come l'aumento dell'età media del parco autobus e dei treni, e soprattutto l'aumento delle differenze tra Nord e Sud del paese. Rimangono nodi irrisolti quali i criteri di distribuzione del Fondo Nazionale Trasporti, l'inadeguatezza degli investimenti nel settore che impediscono di raggiungere standard europei**. I dati sono impietosi**: Parco autobus con età media di quasi 12 anni, e servizi Ferroviari regionali svolti con treni che hanno un età media di 20 anni pochi, pochissimi km di reti ferroviarie metropolitane. E' quindi necessaria e non rinviabile una ripresa degli investimenti nel settore quale ulteriore motore dello sviluppo del paese. Le misure previste nella legge di stabilità 2017 attraverso il Piano Strategico della mobilità ed il Fondo degli investimenti e sviluppo infrastrutturale rappresentano in tal senso un cambio di passo e renderanno disponibili nei prossimi anni stanziamenti per oltre 5 miliardi.

Insomma un'altra strada rispetto al declino è possibile e molte aziende nel paese l'hanno imboccata con alcuni punti fermi:

- Il cittadino non più utente e non solo cliente posto al centro dei processi aziendali;
- Attenzione alla crescita professionale dei lavoratori;
- Una visione del TPL come tassello di una strategia più ampia che riguarda la mobilità integrata (bike sharing, car sharing, infomobility)

Molte aziende di media e grande dimensione soprattutto nel centro nord del paese hanno accettato la sfida con risultati positivi. Sono aziende che hanno dato vita o vorrebbero dar vita a processi aggregativi ed integrativi per generare players di dimensioni regionali o nazionali. Insomma da un lato aziende pronte e predisposte ad accettare la sfida della modernità, che spesso si scontrano con l'applicazione generalizzata ed indiscriminata di alcune norme del decreto madia che le rigetta nel limbo delle municipalizzate, sottoposte a vincoli e meccanismi forse necessari nella pubblica amministrazione, ma che nel settore rappresentano insostenibili lacci e lacciuoli.

Siamo quindi in una fase di transizione che dura oramai da troppo tempo e nella quale si contrappongono prospettive di modernizzazione e sviluppo e rischi di involuzione e declino.

Nel frattempo il D.L. 50 del 24 Aprile 2017 contiene determinazioni importanti rispetto al settore ed alla dotazione finanziaria del Fondo Nazionale Trasporti che viene stabilizzato a circa 5 miliardi di euro, ma ripartito con criteri che determineranno nei prossimi anni una distribuzione non più legata allo storico, ma che vedrà invece sino al **40% delle risorse legate a criteri di premialità legati all'andamento dei ricavi, dei costi standard e con potenziale riduzione dello stesso qualora i servizi di TPL non risultino affidati tramite gare di evidenza pubblica.** Unica salvaguardia in tal senso per i contratti di servizio affidati alla data del 30 Settembre 2017 sino alla loro scadenza che non vedranno decurtazioni legate a tale meccanismo. E' quindi oggi il tempo delle scelte di fondo.

Esistono ulteriori meccanismi di salvaguardia nella prima fase di attuazione delle misure che impediscono decurtazioni superiori al 5% annuo ed in ogni caso nel primo quinquennio non superiori al 10% rispetto alla dotazione 2015. Vengono stabiliti i criteri con cui le Regioni a Statuto ordinario determinano i livelli adeguati di servizio in tutte le modalità assicurando l'eliminazione delle sovrapposizioni e privilegiando soluzioni innovative per fornire servizi nelle aree a domanda debole. Sono previste inoltre norme per il rinnovamento del parco rotabile attraverso la locazione dello stesso.

Questo il quadro nazionale. Tale condizione di incertezza tra possibilità inespresse e rischi di declino si ritrova nella nostra regione e soprattutto nella nostra provincia. Lo spostamento di importanti quote di traffico dal mezzo privato al mezzo pubblico rappresenta una delle sfide fondamentali da vincere nel prossimo futuro. Per farlo bisogna partire dal riordino programmatico e funzionale dei servizi di Trasporto pubblico locale. Va completata la riprogrammazione dell'offerta che stranamente sino ad ora ha interessato i soli servizi dei vettori pubblici, rendere funzionale l'intemodalità Gomma Ferro, attraverso una maggiore incisività dei servizi di adduzione rispetto alle linee principali, terminare il recupero delle sovrapposizioni, e soprattutto risulta necessario che la Regione assuma la coscienza piena del suo ruolo di programmazione ridisegnando tutto il trasporto pubblico attraverso un nuovo ed urgente piano dei servizi minimi, strumento necessario sia in caso ci si avvii alle gare sia come caposaldo della sfida per offrire servizi di qualità ai cittadini. Tutto ciò è peraltro condizionato da un quadro economico deficitario e condizionato dal raggiungimento dei parametri descritti che, maldestramente, non tengono conto della specificità morfologica e demografica dell'Abruzzo e della nostra provincia, caratterizzata da enorme estensione territoriale da una moltitudine di piccoli centri e pochi abitanti, che rendono obiettivamente difficoltoso o quasi impossibile il raggiungimento degli stessi.

E' necessario ed indifferibile un diverso approccio culturale che attraverso l'integrazione tariffaria, con il biglietto unico regionale e la contestuale lotta all'evasione tariffaria provi a centrare i rigorosi parametri agendo prioritariamente sul lato dell'offerta. Una vera rivoluzione pensando a quanto si è stati costretti a mettere in campo negli anni, tagli kilometrici ed aumenti tariffari senza alcuna misura incentivante. L'integrazione tariffaria è esperienza già ampiamente acquisita nell'area metropolitana Chieti /Pescara, apprezzata dai fortunati cittadini, e condizione positiva ed indispensabile per provare ad incentivare l'utilizzo del mezzo pubblico, ed anche strumento per provare a raggiungere quei parametri che determinano la consistenza delle risorse disponibili.

Bene l'impegno assunto in tal senso dalla Regione Abruzzo per rendere operativa la misura entro la fine della legislatura, noi pensiamo però che tale obiettivo debba essere prioritario proprio per provare ad invertire la rotta e ci prefiggiamo pertanto come obiettivo la piena attuazione dello stesso in tempi più ravvicinati rispetto a quanto sinora comunicato. Tale misura è la condizione necessaria per il cambio culturale e di approccio descritto, intervenendo in tal senso dal lato dell'offerta e misura necessaria per ripristinare una condizione minima di equità tra cittadini abruzzesi.

Nella provincia dell'Aquila il trasporto pubblico vede presenti due protagonisti fondamentali Ferrovie dello Stato e TUA. Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha rinnovato con la Regione Abruzzo il suo contratto di servizio lo scorso novembre. Valido sino al 2023 e del valore complessivo di 571 milioni di euro.

Un contratto di servizio redatto e siglato senza aver coinvolto i vari portatori di interesse, pendolari, politica territoriale e rappresentanze dei lavoratori. Insomma una metodologia poco partecipata per uno strumento di valenza strategica.

Eppure sarebbe stato necessario maggior coinvolgimento, essendo il gruppo ferrovie dello stato investito di un ruolo strategico per lo sviluppo infrastrutturale e trasportistico, riconducibile all'indicazione del governo nazionale comunemente chiamata "Cura del Ferro" che fa di Rete Ferroviaria Italiana soggetto unico per la realizzazione di nuove infrastrutture. Era doveroso un approccio partecipato poiché stanziare una tale considerevole somma per un cosi lungo periodo di tempo avrebbe dovuto impegnare il gruppo anche rispetto alle doverose ricadute occupazionali. Rimane irrisolta, per rete ferroviaria italiana, gestore dell'infrastruttura, l'anomalia delle 2 direzioni territoriali dalle quali dipende l'infrastruttura ferroviaria abruzzese. Ancona e Roma, una condizione che oggettivamente pone difficoltà in termini di gestione unica dell'infrastruttura e di interlocuzione delle Amministrazioni Pubbliche con RFI.

Con un recente accordo si è deciso di collocare a Sulmona una Unità Manutentiva Lavori con giurisdizione da Pescara a Sulmona sino ad

Antrodoco e Carpinone comprendendo L'Aquila e Castel di Sangro.

5

Superando l'attuale divisione di competenze tra le due divisioni territoriali tale giurisdizione potrebbe essere allungata sino a Carsoli chiudendo il cerchio portando sotto un unica direzione regionale con vantaggi in termini di rapporti con il gestore dell'infrastruttura anche e soprattutto per la gestione delle tracce del trasporto regionale.

La Divisione Passeggeri Abruzzo unica ad avere testa nella nostra regione è stato l'interlocutore con cui la regione Abruzzo ha redatto il contratto di servizio. Contratto che come detto avremmo voluto conoscere e condividere prima di essere siglato. Avremmo voluto farlo per verificare preventivamente il livello di integrazione modale, tema essenziale in tempi di riduzione delle risorse disponibili. Avremmo voluto fare in modo che le logiche del passato legate al particolare politico/ campanilistico fossero rimaste fuori rispetto ai prioritari interessi dei pendolari.

Apprezzabile l'intento, per ora rimasto tale, di migliorare il servizio, la puntualità dello stesso, l'entrata in servizio di nuovi convogli, la velocizzazione dei collegamenti. Purtroppo ancora oggi Legambiente nel suo rapporto annuale ci assegna la maglia nera 2016 per vetustà dei mezzi.

Ai problemi in qualche modo già noti come l'immissione parziale in servizio dei 4 nuovi treni Swing sulla direttrice Sulmona L'Aquila, contingentati per problemi tecnici degli stessi appena acquistati, che costringono ancora i numerosi pendolari a viaggiare su vetusti convogli, agli inguardabili convogli in servizio sulla direttrice L'Aquila Terni gestiti da Umbria mobilità o meglio Busitalia che poco si adattano al trasporto passeggeri e più si addicono al trasporto bestiame, alla mancata previsione di un servizio puntuale di adduzione gomma verso la linea, si aggiunge una nuova importante incognita che qualora trovasse conferma produrrebbe un duro colpo al trasporto ferroviario della nostra provincia. Circolano da troppo tempo, mai smentite, voci circa il futuro attestamento alla stazione di Mandela e non più ad Avezzano di alcuni treni provenienti da Roma. Ipotesi suffragata dal fatto che alla stazione di Mandela RFI sta eseguendo lavori di potenziamento infrastrutturale.

Sono ovviamente decisioni che normalmente vengono assunte tra Regioni, Trenitalia e Rete ferroviaria italiana. A nostro avviso è impensabile ed inspiegabile che in fase di redazione del nuovo Contratto di Servizio i contraenti non fossero a conoscenza delle intenzioni della Regione Lazio e di Trenitalia.

Qualora tale scenario si realizzasse, e lo sapremo con la pubblicazione del nuovo orario, è necessario che tutti i portatori di interesse si muovano da subito al fine di evitare gravi problemi ai pendolari.

Paradossale inoltre non aver previsto in fase di redazione del Contratto di Servizio con Trenitalia, con quali mezzi e con quali risorse prevedere la messa in esercizio dell'infrastruttura in fase di ultimazione sul tracciato urbano dell'Aquila.

E' chiaro oggi che quello avrebbe dovuto essere lo strumento attraverso cui prevedere l'affidamento del servizio e le risorse necessarie.

Arduo appare oggi reperire le risorse, che ovviamente verranno tagliate altrove, per garantire che l'opera infrastrutturale realizzata possa un giorno essere utilizzata per il fine per cui è stata pensata. Insomma ancora una mancata programmazione e soprattutto partecipazione.

Poco o quasi nulla, e la responsabilità è certamente delle amministrazioni locali, se si esclude la bretella ferroviaria che dovrebbe velocizzare il tracciato L'Aquila Pescara, è stato previsto a vantaggio della mobilità collettiva nel masterplan Abruzzo per quanto di competenza della nostra Provincia.

Una logica che ha favorito opere dal valore localistico campanilistico rispetto ad una visione più ampia e di respiro provinciale, almeno, che avrebbe dovuto portare vantaggio ad un territorio vasto e complesso come quello della nostra provincia.

Una provincia che ha bisogno di infrastrutture moderne che ne accorcino le distanze e ne favoriscano le relazioni, difficoltose si ma intense nonostante

tanta disattenzione. Insomma una ulteriore occasione mancata. Una mancanza di visione complessiva e di scelta delle priorità.

7

Nel settore gomma una delle più grandi operazioni di aggregazione aziendale si è realizzata in Abruzzo. La nascita di Tua, ancorché oggi ancora in fase di avvio, può correttamente essere annoverata quale unica vera e grande operazione di efficentamento, ammodernamento e rivoluzione del settore.

Una operazione ed un obiettivo in cui la nostra organizzazione ha sempre creduto, per la quale ci siamo spesi e che si è realizzata grazie e soprattutto per il grande senso di responsabilità messo in campo dai lavoratori coinvolti.

Tua in provincia dell'aquila significa tre distretti di produzione, L'Aquila, Avezzano e Sulmona, oltre 11 milioni di Km di percorrenze annue, 981 corse giorno, 251 autobus.

Insomma una realtà importante a servizio di un territorio vastissimo e complesso. Una realtà che con tanti, troppi limiti può dirsi una scommessa vinta, con un primo bilancio chiuso in attivo dopo le difficoltà e l'indebitamento ereditati dalla più grande delle aziende incorporate.

Un processo virtuoso, che ha visto tagliati 3 consigli di amministrazione, 3 collegi di revisori dei conti, 3 direttori generali, 3 vicedirettori, per un costo totale di 1,2 milioni di euro rispetto all'attuale costo di 250 mila euro del nuovo consiglio di amministrazione e del direttore Generale.

Insomma una operazione necessaria e virtuosa che ha già restituito sotto forma di minori costi circa 25 milioni di euro agli abruzzesi, oltre ad aver offerto, cosa ovviamente non secondaria, una occasione di lavoro a tempo indeterminato ad oltre 140 giovani tutti selezionati attraverso procedure concorsuali pubbliche.

Certo problemi ne vive, alcuni urgenti anzi urgentissimi da risolvere. e' necessario urgentemente rinnovare il parco rotabile. Nei nostri Distretti si registra una carenza oramai inaccettabile di mezzi idonei ai bisogni dei tanti

tantissimi pendolari che quotidianamente Tua trasporta nelle relazioni con Roma e sulla L'Aquila Avezzano.

Relazioni importanti, frequentatissime ed ovviamente fruttuose. Fruttuose per i bilanci di TUA e per questo contese dai tanti vettori privati, rispetto all'aggressività dei quali sono necessarie risposte celeri e strategie chiare.

Relazioni a nostro avviso da difendere e presidiare adeguatamente. Ne va della possibilità di TUA di garantire il servizio Universale. Da quelle relazioni infatti derivano importanti ricavi che consentono, nella logica del servizio universale, di mantenere in vita le relazioni a domanda debole cosi frequenti nella nostra provincia.

Provincia fatta di 108 comuni, spesso lontani dai servizi essenziali. Insomma è necessario dotarsi con urgenza dei mezzi necessari a garantire i servizi. Bisogna come detto mettere al centro il cittadino.

Se ciò non avvenisse ne perderebbero i cittadini, ne perderebbe TUA e ne guadagnerebbero pochi.

Non è più sostenibile sentire quotidianamente di autobus fermi, di servizi effettuati con autobus freddi in inverno e caldi d'estate o addirittura di servizi saltati per mancanza di mezzi. Non se lo possono permettere i cittadini, già in condizioni difficili, non può permetterselo TUA.

Bene i 20 Milioni di euro destinati dalla Regione per il rinnovo del parco rotabile, misura parziale che va affiancata all'utilizzo veloce delle risorse nazionali.

Bene aver contenuto i costi impropri, gli affidamenti esterni ed i costi in genere. Ora però bisogna recuperare il livello e la qualità del servizio.

Solo così si può respingere la concorrenza, a volte anche sleale, dei numerosi operatori privati, che favoriti dalle carenze normative colpevolmente imputabili alla regione Abruzzo, si affollano sulle relazioni redditizie.

Noi siamo certi. Se verranno messi in condizione di farlo, i dipendenti TUA sapranno vincere la sfida della concorrenza leale o sleale che sia, in caso

contrario, qualora i tanti allarmi lanciati non ricevessero risposte celeri, perderanno la sfida i cittadini della nostra provincia e della nostra regione.

Allo stesso modo bisogna con urgenza reintegrare la consistenza del personale tecnico di officina, ridotto oramai in ogni distretto della provincia a presenza simbolica e sicuramente non idonea a garantire l'efficienza dei 251 autobus in dotazione nei 3 distretti.

Esiste poi l'anomalia tutta di questa provincia della relazione cosiddetta commerciale sulla direttrice Sulmona Avezzano Roma.

Una rotta non considerata TPL vista l'esistenza della relazione su ferro, la quale oggi non garantisce su tale direttrice tempi di percorrenza, mezzi e frequenze in grado di competere con la gomma e con i bisogni delle miglia di pendolari che oggi la preferiscono. Pendolari appunto, che rischiano qualora la relazione venga in maniera stringente assoggettata alle regole del mercato di subire un danno enorme, sia per quel che riguarda la frequenza dei servizi sia per il loro costo.

Relazione fruttuosa per le casse di TUA e pertanto ancora di più da tutelare la sua valenza quale servizio minimo nella determinazione degli stessi.

Ovviamente non si esaurisce con Trenitalia e Tua il TPL nella nostra provincia. Altri attori sono presenti. Alcuni privati in piccole realtà della provincia altri pubblici. Mi riferisco ovviamente alla Municipalizzata aquilana AMA alla SCAV ad Avezzano oltre al TPL urbano della città di Sulmona esercitato direttamente dal comune ed al Trasporto Pubblico esercitato attraverso Funivia dal Centro Turistico del Gran Sasso. Il nostro progetto politico noto da tempo è e rimane quello di avere tutto il TPL pubblico gestito da un'unica realtà industriale appunto TUA. E' necessario affrettare le scelte, le scadenze sono ravvicinate sia che si vada alle gare del 2019 sia che si proceda ad affidamento diretto dei servizi viste le novità introdotte dal D.L. 50 e le penalità in esso previste potenzialmente in grado di determinare il fallimento di ogni operazione di rilancio.

E' necessario procedere all'unificazione societaria a tutela del cittadino, dei servizi e dei lavoratori. E' necessario farlo e soprattutto ripensare gli attuali bacini. E 'necessario a nostro avviso avere un unico Bacino Regionale con l'Unico Gestore dello stesso. E' anacronistico oltre che non rispondente alle

necessità mantenere in vita realtà aziendali non idonee a garantire servizi adeguati a costi decrescenti. L'interlocuzione e le determinazioni vanno velocizzate. Esistono buone pratiche tra le Regioni Italiane, alcune delle quali stanno accelerando le tappe con una visione complessiva e moderna. Da li si possono cogliere idee e suggerimenti.

Senza adeguata struttura aziendale non sono possibili economie di scala. Non è possibile traguardare un diverso e moderno sistema di Mobilità Collettiva. Solo attraverso una vera aggregazione si può pensare di effettuare il più volte citato cambio culturale.

10

Si può e si deve finalmente mettere al centro il cittadino, lo si può fare sotto una regia unitaria con scelte il più possibile partecipate e che riguardino tutti i cittadini Abruzzesi. E' necessario che tutti abbiano Eguali Condizioni di Accesso al servizio. Oggi drammaticamente tale condizione non esiste in Abruzzo e paradossalmente penalizza coloro che ne avrebbero più bisogno per oggettive difficoltà.

La Regia Unica è necessaria se si vogliono provare a cogliere le vere sfide innovative che determineranno e determinano già ora l'attrattività territoriale e la qualità della vita delle persone. E' necessario andare verso un trasporto sostenibile, scegliere energie alternative, quali l'elettrico i biocarburanti e tra pochi anni l'idrogeno.

La direttiva UE DAFI recepita dal governo italiano impone la diffusione in tempi brevissimi di sistemi di approvvigionamento e rifornimento alternativi al petrolio. Obiettivi di medio periodo che possono essere colti solo attraverso adeguate strutture aziendali e da regie politiche illuminate ed unitarie.

E' necessario che i mezzi pubblici Urbani siano Elettrici e comunque a basso impatto ambientale. Le nostre città ancorchè di medie dimensioni sono invase dalle auto e da un traffico poco regolato che non solo ci stressa ma che inquina. Per essere SMART le città devono attuare politiche in grado di facilitarci la vita. Il trasporto Collettivo, le nuove forme di mobilità, sono il primo ed indispensabile fattore da governare per ambire ad essere SMART. Vi è bisogno di un progetto complessivo che partendo dall'analisi dei dati

governi, Parcheggi di Scambio modale e forme di mobilità in un unicum sino ad ora mai approcciato.

Non aver approcciato il tema in maniera complessiva determina il fatto che le amministrazioni delle nostre città quasi mai dedichino un assessorato ai trasporti, la delega è spesso divisa tra aziende partecipate ed altri settori. Non si attribuisce insomma al tema il peso che merita. Ne deriva il fatto che la mobilità complessivamente intesa non ne risulta governata. Il caso della città dell'Aquila è emblematico in tal senso. Un Terminal Autobus dove dovrebbe avvenire lo scambio modale tra trasporto regionale e trasporto urbano snobbato e lasciato al governo di nessuno, aree di sosta pericolose ed abusive dove operatori privati non rispettando alcuna regola intercettano quote di viaggiatori a scapito dell'azienda pubblica. Insomma nessuna visione. Vi sarebbe necessità di obbligare all'utilizzo del terminal chiunque voglia fare trasporto, vi sarebbe bisogno di un ulteriore terminal in zona ovest, cvi sarebbe bisogno soprattutto di trasferire il traffico pesante sul tracciato

11

Autostradale tra le due stazioni est ed ovest attraverso convenzioni con il gestore dell'autostrada.

Mi avvio a chiudere la mia breve relazione che spero fornisca spunti di riflessione e dibattito, parlando di una forma di trasporto pubblico poco attenzionato. Mi riferisco ai servizi di scuolabus che tutte le amministrazioni mettono a disposizione, come servizio gratuito a volte a volte cofinanziato, alle famiglie. Lo scorso anno abbiamo inviato una scheda sotto la forma di indagine conoscitiva a tutti i 108 comuni della nostra Provincia. Non tutti hanno deciso di aderire alla nostra iniziativa. Molti lo hanno fatto. Il quadro che ci ritorna interessante poiché fotografa aspetti anche demografici gravi, molti comuni non svolgono il servizio per mancanza di scolari, ma soprattutto ci ritorna una condizione davvero variegata. Affidamenti tramite gara, affidamenti diretti, gestioni comunali con propri dipendenti, insomma nessuna regola comune.

Esistono medie e piccolissime aziende ed alcuni grandi gruppi di fuori Regione. Hanno tutti alcuni caratteri comuni.

Mezzi obsoleti, inquinanti e a volte pericolosi, Personale spesso sottopagato, e soprattutto nessun controllo da parte delle amministrazioni rispetto alla qualità dei servizi che quasi mai divengono parametri per l'affidamento degli stessi.

Eppure affidiamo a tale servizio i bambini di oggi ed i cittadini di domani, il

nostro futuro. Noi pensiamo che anche in questo pezzo di Pubblico servizio serva una Regia Unica almeno a carattere provinciale con standard e regole comuni. Un settore insomma molto frammentato poco attenzionato e dove il tema modernità e qualità non albergano. Un settore invece che ridotto dall'attuale frammentazione con una regia unitaria provinciale ha le potenzialità per divenire settore a valenza industriale notevole e magari anche capace di offrire condizioni lavorative dignitose e decorose.

Concludendo, le AREE INTERNE della nostra regione in larga misura nella nostra Provincia hanno bisogno di politiche di vantaggio, politiche che mitighino la difficoltà di vivere distanti dai servizi contrastando attraverso le stesse la tendenza allo spopolamento. I Trasporti Pubblici sono uno dei più importanti strumenti per combattere tale condizione e capaci di permettere di vivere in luoghi difficili.

Per esserlo pienamente è necessario che siano Pensati e Costruiti a servizio del cittadino, che ne intercettino le esigenze, e magari non solo pensati e costruiti intorno a logiche ragionieristiche. Vi è insomma necessità che la strategia delle aree

Interne possa derogare a norme generali per rendere possibile quanto enunciato e permettere di vivere in luoghi complicati ma bellissimi.

Noi con questa iniziativa vogliamo fornire spunti di riflessioni e provare a motivarli, poi però vanno supportati da scelte politiche, le uniche in grado di poter rendere operative buone pratiche. Le nostre rivendicazioni hanno il carattere della confederalità e nessun intento corporativo, tendono a risolvere le criticità delle aree interne.

Noi chiediamo risposte concrete le rivendichiamo celermente, e vogliamo e pretendiamo di essere attori delle scelte conseguenti.