

# Comune dell'Aquila

## VERBALE DI DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE N.1

**OGGETTO: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DELLA CITTA' DELL'AQUILA PREDISPOSTO E ADOTTATO AI SENSI DEL DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 4 AGOSTO 2017, N. 397 SS.MM.II. RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE.**

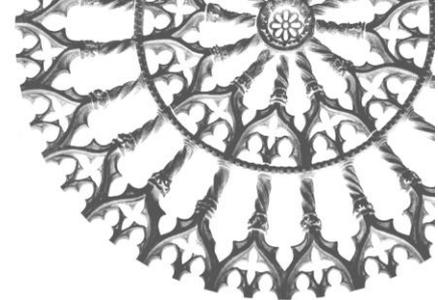
L'anno **duemilaventidue**, il giorno **undici** del mese di **gennaio**, legalmente convocato con avviso n. **0001371** del **04/01/2021** per le ore **09:30** si è riunito in L'Aquila, nella nuova Sala delle adunanze consiliari "**Tullio De Rubeis**", sita in via **F. F. Guelfi**, in videoconferenza su piattaforma **Teams**, alle ore **10.30**, il Consiglio comunale in Sessione **straordinaria** di **prima** convocazione, sotto la presidenza del Presidente del Consiglio comunale **avv. Roberto Tinari** e la partecipazione del Vice Segretario Generale **avv. Domenico de Nardis**.

Proceduto ad effettuare l'appello nominale risultano presenti:

1	<b>BIONDI Pierluigi</b>	<b>Si</b>	<b>18</b>	<b>IORIO Emanuela</b>	<b>Si</b>
2	<b>ALBANO Stefano</b>	<b>Si</b>	<b>19</b>	<b>LANCIA Ersilia</b>	<b>Si</b>
3	<b>BONANNI Anna-Lucia</b>	<b>Si</b>	<b>20</b>	<b>MANCINELLI Chiara</b>	<b>Si</b>
4	<b>BONTEMPO Luciano</b>	<b>Si</b>	<b>21</b>	<b>MANCINI Angelo</b>	<b>Si</b>
5	<b>COLANTONI Ferdinando</b>	<b>Si</b>	<b>22</b>	<b>MASCIOCCO Giustino</b>	<b>Si</b>
6	<b>CUCCHIARELLA Laura</b>	<b>No</b>	<b>23</b>	<b>MORELLI Berardino</b>	<b>Si</b>
7	<b>D'ANGELO Daniele</b>	<b>Si</b>	<b>24</b>	<b>NARDANTONIO Antonio</b>	<b>Si</b>
8	<b>D'ANGELO Silvia</b>	<b>Si</b>	<b>25</b>	<b>PALUMBO Stefano</b>	<b>Si</b>
9	<b>DE BLASIS Elisabetta</b>	<b>Si</b>	<b>26</b>	<b>ROCCI Luca</b>	<b>Si</b>
10	<b>DE MATTEIS Giorgio</b>	<b>No</b>	<b>27</b>	<b>ROMANO Paolo</b>	<b>Si</b>
11	<b>DE SANTIS Francesco</b>	<b>Si</b>	<b>28</b>	<b>SANTANGELO Roberto</b>	<b>Si</b>
12	<b>DE SANTIS Lelio</b>	<b>Si</b>	<b>29</b>	<b>SCIMIA Leonardo</b>	<b>Si</b>
13	<b>DEL BEATO Tiziana</b>	<b>Si</b>	<b>30</b>	<b>SERPETTI Elia</b>	<b>Si</b>
14	<b>DELLA PELLE Giancarlo</b>	<b>Si</b>	<b>31</b>	<b>SILVERI Roberto Junior</b>	<b>Si</b>
15	<b>DI BENEDETTO Americo</b>	<b>Si</b>	<b>32</b>	<b>TINARI Roberto</b>	<b>Si</b>
16	<b>DI LUZIO Luigi</b>	<b>Si</b>	<b>33</b>	<b>VICINI Elisabetta</b>	<b>No</b>
17	<b>DUNDEE Marcello</b>	<b>Si</b>		<b>Totali</b>	<b>30</b>

Partecipano alla seduta il Vice Sindaco Daniele e gli Assessori Aquilio, Mannetti, Taranta e Ferella. Assiste il consigliere non appartenente alla U.E. Edlira Banushaj.

Il Presidente accerta che il numero dei presenti è tale da rendere valida la seduta che è **pubblica**.



## Comune dell'Aquila

In apertura di lavori, su richiesta del consigliere Rocci, l'Assise osserva un minuto di raccoglimento per la scomparsa del Presidente del Parlamento europeo, David Sassoli.

Il Presidente pone in discussione il punto iscritto al n. 1 dell'ordine del giorno recante: *“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della città dell'Aquila predisposto e adottato ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397 ss.mm.ii. recepimento delle osservazioni e approvazione”*.

La parola è concessa all'Assessore competente in materia Carla Mannetti che illustra la proposta di deliberazione rimandando, per gli aspetti meramente tecnici, all'intervento dell'Ing. Stefano Ciurnelli, “Coordinatore scientifico per la redazione del PUMS”.

Alla trattazione che si apre in Assise si registrano gli interventi dei consiglieri Mancini, Masciocco e Romano.

Segue l'intervento dell'Ing. Ciurnelli.

Alla discussione partecipano i consiglieri Masciocco, Palumbo, Morelli.

Nel corso della trattazione pervengono n. 4 proposte di emendamento da parte del consigliere Romano. Il Presidente ne dà atto e concede la parola al consigliere Romano che procede ad illustrarle.

A seguire intervengono i consiglieri Di Benedetto, D'Angelo D., Nardantonio, Lancia, nei tempi e nei termini di cui al resoconto della discussione, allegato quale parte integrante e sostanziale del presente atto.

L'Assessore Mannetti replica di volta in volta ai consiglieri intervenuti.

La discussione si chiude con gli interventi per le dichiarazioni di voto dei consiglieri Palumbo e Di Benedetto.

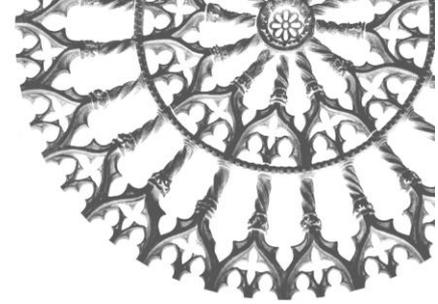
Entrano i consiglieri De Matteis e Cucchiarella (n.32).

Esce il consigliere Albano (n. 31).

Il Presidente, accertato che nessun altro consigliere chiede di intervenire, pone dunque in votazione per appello nominale la proposta di emendamento n.1 che viene respinta con il seguente risultato:

consiglieri presenti e votanti n. 31;

voti favorevoli n. 11 (Bonanni, De Santis L., Di Benedetto, Iorio, Mancini, Masciocco, Morelli, Nardantonio, Palumbo, Romano, Serpetti);



## Comune dell'Aquila

voti contrari n. 20 (Sindaco, Bontempo, Colantoni, Cucchiarella, D'Angelo D., D'Angelo S., De Blasis, De Matteis, De Santis F., Del Beato, Della Pelle, Di Luzio, Dundee, Lancia, Mancinelli, Rocci, Santangelo, Scimia, Silveri, Tinari).

Escono i consiglieri De Blasis e Dundee (n.29).

Il Presidente pone in votazione, per appello nominale, la proposta di emendamento n.2 che viene respinta con il seguente risultato:

consiglieri presenti e votanti n. 29;

voti favorevoli n. 11 (Bonanni, De Santis L., Di Benedetto, Iorio, Mancini, Masciocco, Morelli, Nardantonio, Palumbo, Romano, Serpetti);

voti contrari n. 18 (Sindaco, Bontempo, Colantoni, Cucchiarella, D'Angelo D., D'Angelo S., De Matteis, De Santis F., Del Beato, Della Pelle, Di Luzio, Lancia, Mancinelli, Rocci, Santangelo, Scimia, Silveri, Tinari).

Entrano i consiglieri De Blasis e Dundee (n.31).

Il Presidente pone in votazione, per appello nominale, la proposta di emendamento n.3 che viene respinta con il seguente risultato:

consiglieri presenti e votanti n. 31;

voti favorevoli n. 10 (Bonanni, De Santis L., Di Benedetto, Iorio, Mancini, Masciocco, Nardantonio, Palumbo, Romano, Serpetti);

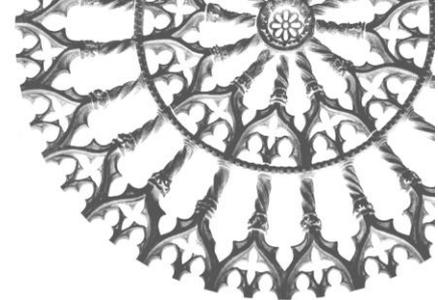
voti contrari n. 21 (Sindaco, Bontempo, Colantoni, Cucchiarella, D'Angelo D., D'Angelo S., De Blasis, De Matteis, De Santis F., Del Beato, Della Pelle, Di Luzio, Dundee, Lancia, Mancinelli, Morelli, Rocci, Santangelo, Scimia, Silveri, Tinari).

Il Presidente pone in votazione, per appello nominale, la proposta di emendamento n.4 che viene respinta con il seguente risultato:

consiglieri presenti e votanti n. 31;

voti favorevoli n. 11 (Bonanni, De Santis L., Di Benedetto, Iorio, Mancini, Masciocco, Morelli, Nardantonio, Palumbo, Romano, Serpetti);

voti contrari n. 20 (Sindaco, Bontempo, Colantoni, Cucchiarella, D'Angelo D., D'Angelo S., De Blasis, De Matteis, De Santis F., Del Beato, Della Pelle, Di Luzio, Dundee, Lancia, Mancinelli, Rocci, Santangelo, Scimia, Silveri, Tinari).



## Comune dell'Aquila

Il Presidente, accertato che nessun altro consigliere chiede di intervenire, pone in votazione per appello nominale la proposta di deliberazione nel testo che di seguito si riporta.

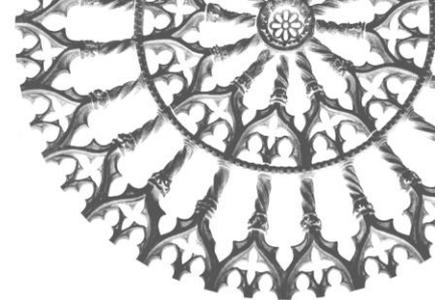
### IL CONSIGLIO COMUNALE

#### **Premesso che:**

- L'art. 22 della legge 24 novembre 2000 n. 340 ha istituito i Piani Urbani di Mobilità (PUM) al fine di "soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di car pooling e car sharing e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane. Essi sono intesi come progetti del sistema della mobilità comprendenti l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei mobility manager, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città";
- A tal fine, il Comune dell'Aquila, ha adottato la Deliberazione di Consiglio Comunale n. 66 del 21.03.2019 recante: "L. 77/2009 art. 2 c. 12 bis: ripianificazione del territorio comunale – aggiornamento del piano urbano della mobilità e del territorio dell'Aquila";

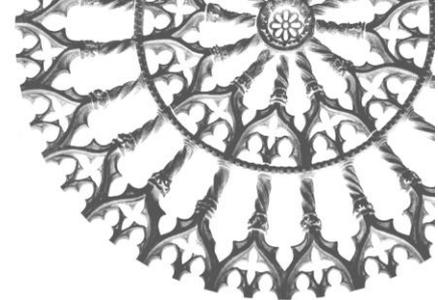
#### **Premesso, inoltre, che:**

- Nell'ambito del POR FESR Abruzzo 2014/2020, adottato con Decisione C(2015) 5818 final della Commissione Europea del 13 agosto 2015, successivamente modificato dalla Commissione Europea con Decisione C(2017) 7089 final del 17 ottobre 2017, Decisione C(2018)18 finale del 09 gennaio 2018, Decisione C(2019)1706 final del 28 febbraio 2019 e Decisione C(2020)7042 final del 8 ottobre 2020, la Regione Abruzzo, con Deliberazione di Giunta n. 417 del 29 maggio 2015, ha individuato i comuni di Chieti, L'Aquila, Pescara e Teramo quali "Autorità Urbane", nonché soggetti realizzatori della misura finanziaria contemplata dello specifico Asse prioritario VII dedicato allo "Sviluppo Urbano Sostenibile" (SUS) per una dotazione complessiva pari ad € 23.000.000 ripartita su tre differenti Priorità tra cui anche quelle riguardanti anche l'implementazione di strategie a basse emissioni di carbonio nonché la promozione della mobilità urbana multimediale sostenibile;
- Con Deliberazione di Giunta Regionale n. 220 del 28 aprile 2017 sono state approvate le Linee Guida per la redazione delle Strategie Urbane Sostenibili nelle quali l'Autorità di Gestione, recependo alcune osservazioni attinenti la possibilità di redigere i PUMS contestualmente alla definizione delle Strategie medesime, ha ritenuto ammissibili e riconducibili all'Asse VIII "Assistenza Tecnica" del POR FESR Abruzzo 2014/2020, le spese per la redazione dei suddetti



## Comune dell'Aquila

- piani anche al fine di poter assegnare alle 4 città capoluogo le risorse necessarie alla loro predisposizione, per un importo massimo, per ciascuna città, di euro 40.000,00;
- In particolare, al punto 5.2.2 delle suddette Linee Guida, viene precisato che prima della realizzazione degli interventi previsti dal POR, le città devono aver approvato il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS);
  - Il Comune dell'Aquila, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 297 dell'8 giugno 2017 ha approvato le proprie strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile, successivamente integrate e modificate con Deliberazione di Giunta Comunale n. 463 del 16 ottobre 2017;
  - Le SUS L'Aquila sono state trasmesse alla Regione Abruzzo con nota prot. n. 104215 del 16 ottobre 2017, la quale, al termine dell'attività di valutazione, con nota prot. n. 277136 del 30 ottobre 2017 ha comunicato l'assegnazione alla Città dell'Aquila di risorse per un importo pari ad € 5.290.000,00;
  - Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 442 del 02 ottobre 2017, è stato approvato il documento denominato: "Componente strutturale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2017-2027" quale condizionalità ex ante per accedere ai finanziamenti del POR FESR Abruzzo 2014-2020 della misura finanziaria contemplata dal predetto Asse VII "Sviluppo urbano sostenibile" in qualità di soggetto realizzatore appositamente individuato;
  - Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 495 del 10 novembre 2017 (successivamente integrata e modificata con Deliberazioni di Giunta Comunale nn. 515 del 21 novembre 2017, 77 del 15 marzo 2018, 432 del 5 novembre 2018, 93 del 4 marzo 2019, 246 del 28 aprile 2020, 628 del 21 dicembre 2020 e n. 247 del 22 giugno 2021), è stata definita la struttura organizzativa dell'Organismo Intermedio, responsabile dell'attuazione delle Strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) della Città dell'Aquila, mediante la costituzione, ai sensi dell'art. 9, comma 3, del vigente Regolamento sull'Ordinamento degli Uffici e dei Servizi, di una specifica Unità di Progetto definita nei relativi organigramma e funzionigramma in cui vengono individuate le figure preposte alle singole attività;
  - L'Autorità di Gestione Unica FESR-FSE, sulla base di un percorso istruttorio di valutazione della qualità e dell'efficacia delle SUS elaborate dalle A.U. sopra menzionate sulle base di specifiche "Checklist" ha approvato, con Determinazione n. DPA/193 del 13 novembre 2017 la graduatoria delle Strategie pervenute e con successiva Determinazione n. DPA/209 del 29 novembre 2017 ha approvato il "Prospetto riepilogativo delle risorse finanziarie e dei target della SUS" con la rimodulazione delle risorse assegnate alle quattro Autorità Urbane, dando atto degli esiti positivi delle verifiche, effettuate in ordine alla sussistenza dei requisiti formali delle quattro Autorità Urbane necessari a svolgere le funzioni di Organismi Intermedi per adempiere alle funzioni delegate, confermando per la Città dell'Aquila l'importo di € 5.290.000,00;
  - Con Determinazione della Regione Abruzzo n. DPA/214 del 1 dicembre 2017 sono state individuate le 4 Autorità Urbane quali Organismi Intermedi responsabili dell'attuazione delle Strategie di Sviluppo Urbano Sostenibile (SUS) in attuazione del citato 7 del Reg. (UE) n. 1301/2013 ed è stato approvato lo Schema di Convenzione per la delega delle funzioni di Organismo Intermedio (O.I.) il quale contiene il dettaglio dei compiti da delegare e stabilisce gli obblighi e le responsabilità connesse alla delega, nonché le funzioni da ripartire all'interno dell'O.I.



## Comune dell'Aquila

medesimo nel rispetto del principio della separazione delle funzioni di cui alla nota EGESIF\_14-0012\_02 final del 17 settembre 2015;

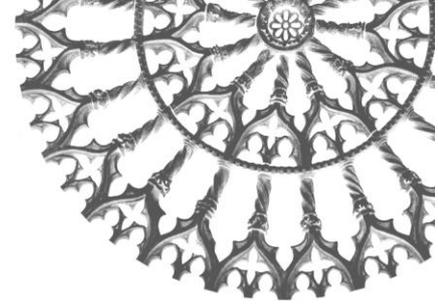
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 538 del 11 dicembre 2017 sono stati approvati il Piano Attuativo della SUS e la Convenzione per la delega delle funzioni di Organismo Intermedio;
- Il Comune dell'Aquila risulta essere operativo, in qualità di Organismo Intermedio, a far data dal 14.12.2017, giorno di sottoscrizione della Convenzione per la delega delle funzioni da parte dell'Autorità di Gestione Unica FESR/FSE e dall'Autorità Urbana del Comune dell'Aquila;
- Con Determinazione della Regione Abruzzo DPA/214 del 3 luglio 2018 è stato approvato lo schema di Addendum alle Convenzioni per la delega delle funzioni sottoscritte tra l'Autorità di Gestione Unica FESR-FSE e gli Organismi Intermedi – Autorità Urbane, di cui alla predetta Determinazione DPA/214 del 1° dicembre 2017;
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 358 del 10 settembre 2018, l'OI Comune dell'Aquila ha approvato, a sua volta, il suddetto Addendum alla Convenzione successivamente sottoscritto dalle parti in data 21 settembre 2018;
- In data 21 settembre 2018 è stato firmato l'Addendum de quo tra l'Autorità di Gestione Unica FESR-FSE e l'Organismo Intermedio - Autorità Urbana del Comune di L'Aquila;
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 420 del 15 settembre 2020, l'Organismo Intermedio Comune dell'Aquila, nel prendere atto della Determinazione Dirigenziale dell'Autorità di Gestione Unica FESR-FSE n. DPA/394 del 29.11.2018 ha predisposto, come richiesto dall'Autorità di Audit nel rapporto definitivo prot. n. 28788/20 del 31 gennaio 2020 e prot. dell'Ente n. 10318 del 31 gennaio 2020, lo schema di Addendum integrativo;
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 640 del 24.12.2020 avente ad oggetto: “POR FESR Abruzzo 2014/2020 – Obiettivo "Investimenti in favore della crescita e dell'occupazione" – CCI 2014IT16RFOP004 - Asse VIII “Assistenza Tecnica” – Presa d'atto della determinazione Autorità di Gestione Unica Regione Abruzzo n. DPA/164 del 30.07.2020. Approvazione Schema di Convenzione per la gestione delle risorse destinate alla redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS)” è stato approvato lo Schema di Addendum per la gestione delle risorse destinate alla redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile (PUMS) in corso di sottoscrizione;

### **Dato atto che:**

- Con Determinazione Dirigenziale n. 4748 del 15 dicembre 2017 è stato conferito l'incarico di “Coordinatore scientifico per la redazione del PUMS” all'Ing. Stefano Ciurnelli, indiscusso professionista del settore, di rilievo nazionale che ha curato, sin dal 2012, il Piano Urbano di Mobilità del Comune dell'Aquila;
- Con Determinazione Dirigenziale n. 4542 del 6.11.2019, ricorrendone i presupposti di legge, il Comune dell'Aquila ha prorogato il suddetto incarico;

### **Rilevato che:**

- L'Unione Europea, con Comunicazione della Commissione del 30 settembre 2009 – COM (2009) 490, rubricata “Piano d'azione sulla mobilità urbana” ha previsto, nell'ambito del programma di



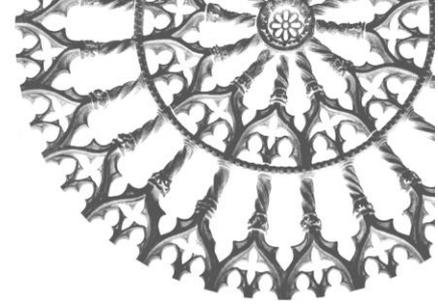
## Comune dell'Aquila

azioni a favore della mobilità sostenibile, lo sviluppo da parte delle autorità locali dei Sustainable Urban Mobility Plans (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - PUMS), ovvero piani strategici a lungo e medio termine (10-20 anni), concepiti in modo da affrontare e gestire la mobilità urbana in modo più sistematico e correlato con gli altri strumenti esistenti, al fine di garantire una politica volta ad armonizzare trasporti e tutela dell'ambiente, la salubrità degli spazi pubblici, la pianificazione territoriale, l'edilizia abitativa, gli aspetti sociali dell'accessibilità e dell'inclusione;

- Tale strategia è stata ulteriormente sviluppata nel “Libro Bianco tabella di marcia verso uno spazio unico europeo dei trasporti - Per una politica dei trasporti competitiva e sostenibile” COM(2011) 144 del 28 marzo 2011, che ha previsto anche procedure e meccanismi di sostegno per l'adozione di piani di mobilità urbana integrata;
- La Commissione Europea, per supportare gli Enti Locali nell'attività di redazione e realizzazione dei PUMS, ha commissionato ad ELTIS, le “Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” (Linee Guida - Sviluppare e attuare un piano urbano della mobilità sostenibile) prodotte nel gennaio 2014, che tracciano analiticamente le caratteristiche, le modalità, i criteri e le fasi del processo di formazione e approvazione di detti strumenti di pianificazione;
- Secondo quanto enunciato nelle Linee Guida ELTIS: “Un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile è un piano strategico che si propone di soddisfare la variegata domanda di mobilità delle persone e delle imprese nelle aree urbane e peri-urbane per migliorare la qualità della vita nelle città. Il PUMS integra gli altri strumenti di piano esistenti e segue principi di integrazione, partecipazione, monitoraggio e valutazione”;
- Nell'ambito del progetto Civitas Sumps Up le “Guidelines - Developing and Implementing a Sustainable Urban Mobility Plan” sono state oggetto di un importante aggiornamento e revisione dei loro contenuti, culminati nella pubblicazione di una seconda edizione delle stesse, ufficialmente presentata in occasione del Civitas Forum, tenutosi in ottobre 2019 a Graz-Austria;
- Le nuove Linee guida riassumono l'intero bagaglio delle conoscenze a disposizione della pianificazione strategica della mobilità urbana e al loro interno si riporta un ciclo/processo PUMS completamente aggiornato oltre a maggiori dettagli e integrazioni sulle misure da adottare e sul loro finanziamento nonché più di sessanta nuovi esempi di buone pratiche provenienti da altrettante città europee;

### **Preso atto che:**

- Il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 emanato in attuazione della Legge 7 agosto 2015, n. 124, recante "Deleghe al governo in materia di riorganizzazione delle Amministrazioni Pubbliche" (c.d. Legge Madia), nel recepire la Direttiva UE 2014/94/UE sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, ha stabilito che con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, previo parere della Conferenza unificata, si dovevano adottare le Linee Guida per la redazione dei Piani Urbani per la Mobilità Sostenibile PUMS tenendo conto dei principi ivi previsti;
- Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, pertanto, ha adottato il Decreto n. 397 del 4 agosto 2017 (pubblicato in G.U. n. 233 del 05.10.2017) avente ad oggetto l'“Individuazione delle linee guida per i piani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16



## Comune dell'Aquila

dicembre 2016, n. 257” con l'intento di favorire l'applicazione omogenea e coordinata di linee guida per la redazione di Piani Urbani di Mobilità Sostenibile – PUMS, su tutto il territorio nazionale;

- Il Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile (PUMS), nella definizione formulata nel Decreto MIT n. 397 del 4 agosto 2017 «... è uno strumento di pianificazione strategica che, in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo (10 anni), sviluppa una visione di sistema della mobilità urbana (preferibilmente riferita all'area della Città metropolitana, laddove definita), proponendo il raggiungimento di obiettivi di sostenibilità ambientale, sociale ed economica attraverso la definizione di azioni orientate a migliorare l'efficacia e l'efficienza del sistema della mobilità e la sua integrazione con l'assetto e gli sviluppi urbanistici e territoriali»;
- In base all'art. 3 (Adozione dei PUMS), comma 1, del suddetto Decreto MIT n. 397/2017, le città metropolitane, gli enti di area vasta, i comuni e le associazioni di comuni con popolazione superiore a 100.000 abitanti, predispongono ed adottano nuovi PUMS;

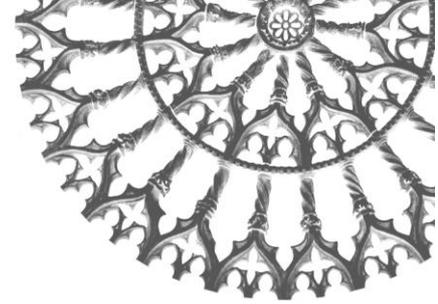
**Dato atto che** l'Allegato 1 del testo normativo ut supra indicato, al paragrafo 2: “Indicazioni per la redazione e approvazione del PUMS”, disciplina i diversi passi procedurali necessari alla redazione ed approvazione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile da parte degli Enti Locali così, come di seguito elencati:

- a) Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro;
- b) Predisposizione del quadro conoscitivo;
- c) Avvio del percorso partecipato;
- d) Definizione degli obiettivi;
- e) Costruzione partecipata dello scenario di Piano;
- f) Valutazione ambientale strategica (VAS);
- g) Adozione del Piano e successiva approvazione;
- h) Monitoraggio;

**Atteso che**, seppur il Comune dell'Aquila, in ragione della sua dimensione, non sarebbe formalmente tenuto alla redazione del PUMS, l'attuale Amministrazione ha maturato la decisione di dotarsi di tale strumento poiché esso, inserendosi a pieno titolo nelle strategie generali di pianificazione della città e degli interventi di ricostruzione post sisma 2009, mira a realizzare un “sistema complessivo di mobilità sostenibile” in grado di apportare rilevanti benefici ambientali, a migliorare la qualità della vita dei cittadini, a favorire lo sviluppo delle attività turistiche ed economiche e ad accedere ai finanziamenti statali finalizzati alla progettazione e realizzazione di infrastrutture riguardanti la viabilità e il trasporto comunale;

### **Rilevato, inoltre, che:**

- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 432 del 25 settembre 2017, è stata costituita una specifica Unità di Progetto intersettoriale, composta da professionalità interne dell'Ente, dedicata ad assicurare la concreta attuazione del processo formativo del PUMS L'Aquila;
- Tale Unità di Progetto è stata aggiornata e rimodulata, in attuazione delle disposizioni di cui alla lettera a) "Definizione del gruppo interdisciplinare/interistituzionale di lavoro", con successive

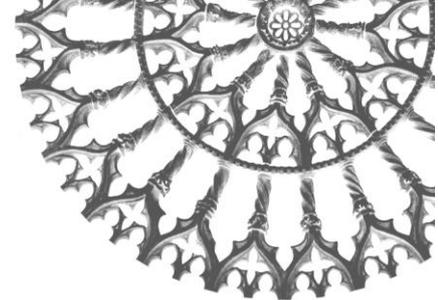


## Comune dell'Aquila

Deliberazioni di Giunta Comunale nn. 282 del 10 luglio 2018, 154 del 29 aprile 2019 e 24 del 15 gennaio 2020;

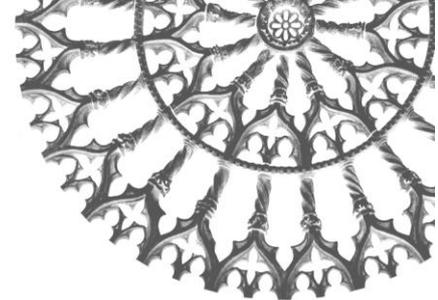
### **Relazionato, in merito al processo partecipativo al PUMS, quanto segue:**

- La “Componente Strutturale del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) 2017-2027” approvata dall’Ente con Deliberazione di Giunta Comunale n. 442 del 2 ottobre 2017, ha dedicato il paragrafo 5.2 al tema della Partecipazione stabilendo che: “In accordo con le Linee Guida ELTIS, l’Amministrazione Comunale intende intraprendere un percorso partecipativo quale fase preliminare e necessaria per la formazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile al fine di prestare ascolto alle esigenze della propria comunità nella consapevolezza che il processo partecipativo, consentirà di trarre importanti considerazioni ed indicazioni in merito alle azioni e misure da adottare per la costruzione dello scenario del Piano medesimo”;
- A seguito dell’approvazione del summenzionato documento è stato dato avvio ad una fase preliminare di ascolto mediante la pubblicazione di un Questionario online dal 17 ottobre 2017 al 31 dicembre 2017 sul sito istituzionale del Comune dell’Aquila e l’organizzazione di una serie di incontri e riunioni con i principali stakeholder quali l’Università degli Studi dell’Aquila, le Scuole di ogni ordine e grado e le Associazioni di categoria all’esito dei quali sono state reperite informazioni e dati utili per la fase successiva;
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 292 del 16 luglio 2018, in attuazione delle disposizioni di cui alla lettera b) "Predisposizione del Quadro Conoscitivo" è stato adottato il Quadro Conoscitivo con il quale è stato rappresentato lo stato di fatto della Città dell’Aquila su cui edificare la pianificazione della mobilità e dei trasporti cittadini;
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 453 del 19 novembre 2018, in conformità a quanto previsto dalla lettera c) è stato approvato, tra l’altro, il documento denominato "Avvio del percorso partecipativo" con cui è stato dato inizio alla prima parte del percorso di partecipazione e sono stati definiti, altresì, i macroobiettivi, gli obiettivi specifici, le strategie e le azioni individuate nell’Allegato 2 del Decreto MIT 4 agosto 2017, n. 397;
- Il Gruppo di Lavoro di cui alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 432 del 25 settembre 2017 ss.mm.ii., ha concepito il coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse nella redazione del PUMS l’Aquila secondo due approcci differenti concernenti un primo ciclo di incontri con gli Stakeholder – da novembre 2018 ad aprile 2019 nei quali è stato somministrato il questionario interattivo tramite il sito internet Mentimeter.com e la divulgazione di un questionario on line rivolto a tutti i cittadini e portatori di interesse, compilabile tramite la piattaforma Google form;
- In un secondo tempo, con Deliberazione di Giunta comunale n. 284 del 01 luglio 2019 recante: “Piano Urbano Mobilità Sostenibile (PUMS). Riconoscimento dei temi prioritari e dei relativi obiettivi del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile (P.U.M.S.) ai sensi dell’all. 1 n. 2, lett. d), del Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 04.08.2017” è stato approvato il documento denominato "Riconoscimento dei temi prioritari e dei relativi obiettivi di piano" elaborato ai sensi dell’All. 1, n. 2 lett. d) del Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 04 agosto 2017, n. 397 con il quale è stato dato avvio, altresì, al secondo step della fase di partecipazione;



## Comune dell'Aquila

- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 420 del 1° ottobre 2019 sono state approvate le "Strategie funzionali alla costruzione degli scenari alternativi di Piano" contenenti le azioni specifiche del PUMS L'Aquila, in attuazione delle disposizioni di cui alla lettera e) che sono state oggetto di partecipazione tramite lo svolgimento di appositi incontri con i portatori di interesse;
- Il Gruppo di lavoro interistituzionale, in data 15 gennaio 2020 ha proceduto ad effettuare un incontro pubblico con cittadini, esperti e stakeholder con l'obiettivo di realizzare, in un'ottica di costruzione condivisa del PUMS L'Aquila, il massimo coinvolgimento dei portatori di interesse attraverso un impegno comune, articolato in cinque tavoli di lavoro tematici ove i partecipanti hanno potuto discutere sulle prime ipotesi alternative di Piano attraverso un confronto sulle strategie proposte dall'Amministrazione Comunale, fornendo, alla conclusione dei lavori una serie di contributi propedeutici alla costruzione partecipata degli Scenari di Piano;
- Nell'incontro del 3 febbraio 2020, invece, sono stati interessati gli studenti delle scuole superiori del comprensorio aquilano in uno specifico incontro partecipativo che si è svolto presso l'Aula Magna dell'ITIS con i rappresentanti di istituto e di classe di tutti gli Istituti di Istruzione Superiore della città ai quali è stato somministrato il questionario interattivo tramite il sito internet Mentimeter.com per intercettare i disagi e le criticità sulla mobilità percepiti e recepire proposte di cambiamento;
- A seguito della dichiarazione, da parte del Governo italiano, con Delibera del Consiglio dei Ministri del 31 gennaio 2020, dello stato di emergenza relativo al rischio sanitario connesso all'insorgenza di patologie derivanti dalla diffusione epidemiologica da Covid-19, successivamente prorogato con Delibera del Consiglio dei Ministri 29 luglio 2020, con Delibera del Consiglio dei Ministri 7 ottobre 2020, con Delibera del Consiglio dei Ministri 13 gennaio 2021, con Delibera del Consiglio dei Ministri 21 aprile 2021 e con con Decreto Legge 23 luglio 2021, n. 105 convertito in Legge 16 settembre 2021 sino al 31 dicembre 2021, è stata emanata una normativa d'urgenza, mediante Decreti Legge ed emergenziale con appositi Decreti del Presidente del Consiglio dei Ministri e Ordinanze del Presidente della Giunta Regionale, volta disporre le adeguate misure di prevenzione e contenimento della diffusione del virus, ciò anche attraverso limitazioni alla circolazione di persone, chiusura di attività commerciali, sospensione di tutte le attività didattiche (asili, scuole di ogni ordine e grado, università) nonché riduzione dei servizi e attivazione dello smart working durante la c.d. Fase 1 con durata sino al 3 maggio 2020;
- In tale contesto, il percorso partecipativo del PUMS L'Aquila ha subito un'interruzione durante la quale, la società incaricata con Determinazione Dirigenziale n. 1723 del 6 giugno 2018, ha elaborato i dati derivanti dalle fasi precedenti e con PEC acquisita al protocollo dell'Ente con n. 39896 del 6 maggio 2020 ha consegnato il documento relativo alla Valutazione degli scenari di Piano;
- Il 10 luglio 2020, stante l'alleggerimento delle misure anti Covid-19 disposte dal governo durante la c.d. Fase 2 di gestione dell'emergenza epidemiologica, è stato organizzato un evento dal titolo "Presentazione degli Scenari alternativi del Piano Urbano Mobilità Sostenibile" presso l'Auditorium del Parco Renzo Piano finalizzato alla presentazione degli Scenari di Piano sulla scorta delle risultanze del quadro conoscitivo, delle strategie approvate il 19 novembre 2019 con Deliberazione di Giunta Comunale n. 453 nonché della prima e seconda fase di partecipazione;

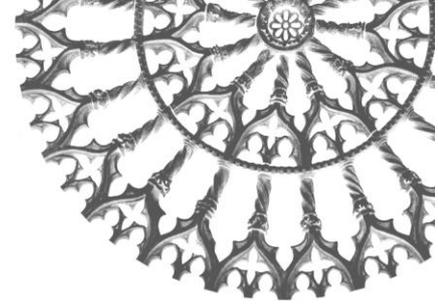


## Comune dell'Aquila

- A seguito di tale incontro è stata data la possibilità a cittadini e stakeholder di esprimere, entro 15 giorni dall'evento, la propria preferenza tra gli otto Scenari del Piano Urbano Mobilità Sostenibile all'uopo presentati;
- Nei 15 giorni successivi all'incontro di Renzo Piano sono pervenuti sulla casella di posta elettronica pums@comune.laquila.it le preferenze tra gli Scenari di Piano presentati in tale sede dalle quali è emersa una maggiore propensione per lo “Scenario MAXI Riabitare senza collegamento SS.80-SS.17” o in alternativa, qualora non fosse stato economicamente sostenibile, per lo “Scenario MIDI senza collegamento SS.80-SS.17 Riabitare”;

**Richiamato** il D. Lgs 03.04.2006, n. 152 ss.mm.ii., il quale:

- all'art. 5, comma 1 lettere p), q) e r) definisce: “(p) autorità competente: la pubblica amministrazione cui compete l'adozione del provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA, l'elaborazione del parere motivato, nel caso di valutazione di piani e programmi, e l'adozione dei provvedimenti di VIA, nel caso di progetti ovvero il rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale o del provvedimento comunque denominato che autorizza l'esercizio; (q) autorità procedente: la pubblica amministrazione che elabora il piano, programma soggetto alle disposizioni del presente decreto, ovvero nel caso in cui il soggetto che predispose il piano, programma sia un diverso soggetto pubblico o privato, la pubblica amministrazione che recepisce, adotta o approva il piano, programma; (r) proponente: il soggetto pubblico o privato che elabora il piano, programma o progetto soggetto alle disposizioni del presente decreto”;
- all'art. 11 comma 3 prevede che: “La fase di valutazione è effettuata anteriormente all'approvazione del piano o del programma, ovvero all'avvio della relativa procedura legislativa, e comunque durante la fase di predisposizione dello stesso. Essa è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di detti piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione”;
- all'art. 13 dispone, nel comma 1, che: “La redazione del rapporto ambientale spetta al proponente o all'autorità procedente, senza nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica. Il rapporto ambientale costituisce parte integrante del piano o del programma e ne accompagna l'intero processo di elaborazione ed approvazione”, nel comma 5 che: “La proposta di piano o di programma è comunicata, anche secondo modalità concordate, all'autorità competente. La comunicazione comprende il rapporto ambientale e una sintesi non tecnica dello stesso. Dalla data pubblicazione dell'avviso di cui all'articolo 14, comma 1, decorrono i tempi dell'esame istruttorio e della valutazione. La proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale sono altresì messi a disposizione dei soggetti competenti in materia ambientale e del pubblico interessato affinché questi abbiano l'opportunità di esprimersi” e nel comma 6 che: “La documentazione è depositata presso gli uffici dell'autorità competente e presso gli uffici delle regioni e delle province il cui territorio risulti anche solo parzialmente interessato dal piano o programma o dagli impatti della sua attuazione”;
- all'art. 14, decreta, invece, al comma 1 che: “Contestualmente alla comunicazione di cui all'articolo 13, comma 5, l'autorità procedente cura la pubblicazione di un avviso [...] nel Bollettino Ufficiale della regione [...]. L'avviso deve contenere: il titolo della proposta di piano o di programma, il



## Comune dell'Aquila

proponente, l'autorità procedente, l'indicazione delle sedi ove può essere presa visione del piano o programma e del rapporto ambientale e delle sedi dove si può consultare la sintesi non tecnica"; al comma 2 che: "L'autorità competente e l'autorità procedente mettono, altresì, a disposizione del pubblico la proposta di piano o programma ed il rapporto ambientale mediante il deposito presso i propri uffici e la pubblicazione sul proprio sito web"; al comma 3 che: "Entro il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avviso di cui al comma 1, chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi";

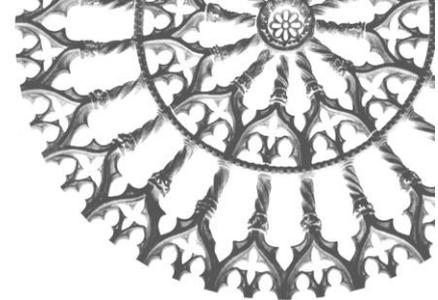
- all'art. 16, comma 1 prevede che: "Il piano o programma ed il rapporto ambientale, insieme con il parere motivato e la documentazione acquisita nell'ambito della consultazione, sono trasmessi all'organo competente all'adozione o approvazione del piano o programma";

### Viste:

- La Legge Regione Abruzzo 09.08.2006, n. 27 rubricata: "*Disposizioni in materia ambientale*";
- La Delibera di Giunta Regionale 19 febbraio 2007, n. 148 recante "*Disposizioni concernenti la Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi regionali*";
- La Delibera di Giunta Regionale 13 agosto 2007, n.842 "*Indirizzi concernenti la Valutazione Ambientale Strategica di Piani di competenza degli Enti Locali ricadenti nel territorio regionale*";

### Relazionato, in merito al processo partecipativo alla VAS, quanto segue:

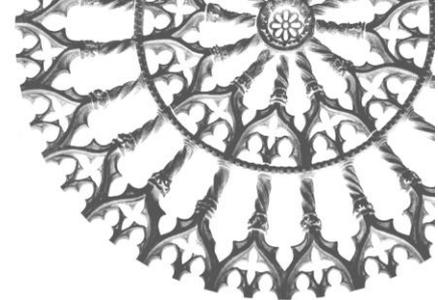
- Il Decreto MIT 4 agosto 2017, n. 397, all'Allegato 1 "Procedure per la redazione ed approvazione del piano urbano di mobilità sostenibile" – lett. f), in tema di Valutazione ambientale strategica (VAS), prevede che "Secondo quanto stabilito dagli artt. 4 e segg. del decreto legislativo n. 152/2006 e s.m.i., i piani ed i programmi strategici, che possano avere un impatto significativo sull'ambiente, devono essere sottoposti alle procedure di Valutazione ambientale strategica (VAS) al fine di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e promuovere uno sviluppo sostenibile. Nel caso specifico dei PUMS, considerata la loro tematica e tenuto conto di quanto indicato dal decreto legislativo n. 152/2006, art. 6, è da valutare caso per caso l'assoggettabilità alla procedura di VAS, anche in osservanza delle disposizioni delle leggi regionali, secondo quanto previsto dagli artt. 6, 7 e 12 del decreto legislativo n. 152/2006. La VAS accompagnerà tutto il percorso di formazione del Piano fino alla sua approvazione";
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 547 del 05.12.2014 denominata «Piani e Programmi Urbanistici. Designazione dell'Autorità Competente e Procedente per gli adempimenti in materia di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) e approvazione del "Disciplinare per le procedure di Piani e Programmi Urbanistici di competenza del Comune dell'Aquila"» è stata individuata, per tutti i procedimenti futuri di Valutazione Ambientale Strategica inerenti Piani e Programmi di natura Urbanistica del Comune dell'Aquila, quale Autorità Procedente il Settore Pianificazione – oggi Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti e quale Autorità Competente, il Settore Ambiente e Partecipate – oggi Settore Ambiente e Protezione Civile;
- Con Deliberazione di Giunta Comunale n. 453 del 19 novembre 2018 è stato approvato, altresì, il Rapporto Preliminare di VAS ai sensi dell'art. 13 del D. Lgs. 3 aprile 2006, n. 152 ss.mm.ii.,



## Comune dell'Aquila

propedeutico all'attivazione della fase di consultazione con i Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) e alla stesura del Rapporto Ambientale;

- Con nota prot. n. 115592 del 28 novembre 2018, l'Autorità Procedente (in accordo con l'Autorità competente) ha invitato alla prima seduta della Conferenza di consultazione relativa alla fase di scoping della Valutazione Ambientale Strategica da tenersi in data 13 dicembre 2018, i soggetti competenti in materia ambientale (SCA) e gli Enti territorialmente interessati trasmettendo loro il Documento di Scoping inerente il PUMS dell'Aquila unitamente al Quadro Conoscitivo e al questionario di Scoping, per avviare la fase di consultazione preliminare alla redazione della proposta di Rapporto Ambientale;
- Alla data fissata per la Conferenza di Scoping non ha partecipato alcun SCA e/o interessato invitato a partecipare come da Verbale del 13 dicembre 2018;
- Tuttavia, i SCA hanno avuto a disposizione 90 giorni di tempo, e cioè fino al 26 febbraio 2019, per poter apportare il proprio contributo in merito alla definizione della portata e del livello di dettaglio delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale;
- Entro il suddetto termine sono pervenuti i contributi dei seguenti SCA: (1) Comune di Pizzoli con e-mail del 6 dicembre 2018; (2) ASL Avezzano, Sulmona, L'Aquila – Servizio Igiene, Epidemiologia e Sanità Pubblica con nota prot. n. 120755 del 12 dicembre 2018; (3) Agenzia Regionale per la Tutela dell'Ambiente (ARTA) con prot. n. 21785 del 26 febbraio 2019; (4) Regione Abruzzo – Dipartimento Governo del Territorio e Politiche Ambientali – Servizio Valutazioni Ambientali con prot. n. 21540 del 26 febbraio 2019 e, fuori termine il contributo del Ministero per i Beni e le Attività Culturali – Soprintendenza Archeologica, Belle Arti e Paesaggio per la città dell'Aquila e Comuni del Cratere con prot. n. 41439 del 16 aprile 2019 di cui si è comunque tenuto conto ai fini della procedura di VAS;
- In data 16 Gennaio 2019, inoltre, presso la sede del Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti si è tenuto un incontro con le Associazioni portatrici di interessi sul piano ambientale, culturale e sociale (FAI, Archeoclub, Legambiente, Italia Nostra, Urban Center e l'Asbuc di Preturo) che hanno fornito contributi mediante una serie di proposte per il miglioramento della mobilità e della vivibilità della città;
- Il 26 febbraio 2019 si è conclusa la fase di consultazione dei Soggetti Competenti in materia Ambientale (SCA) e anche alla luce delle osservazioni e contributi da questi forniti è stato predisposto il Rapporto Ambientale nel quale son stati “individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso”;
- Con nota prot. n. 22394 del 27 febbraio 2019 è pervenuto il contributo da parte dell'Autorità Competente di cui sono state recepite totalmente o parzialmente alcune osservazioni;
- Il Rapporto Ambientale è stato corredato da una Sintesi non tecnica che illustra, in linguaggio non specialistico, i contenuti del piano e del Rapporto Ambientale al fine di agevolare la partecipazione del pubblico;
- Unitamente agli adempimenti di VAS è stata prodotta anche la Valutazione di Incidenza Ambientale (VInCA) del PUMS L'Aquila redatta ai sensi dell'art. 10, comma 3, del D.lgs. 3 aprile



## Comune dell'Aquila

2006, n.152 e secondo il procedimento di cui alla Guida metodologica alle disposizioni dell'articolo 6, paragrafi 3 e 4 della Direttiva 92/43/CEE Habitat”, aggiornata al 2019;

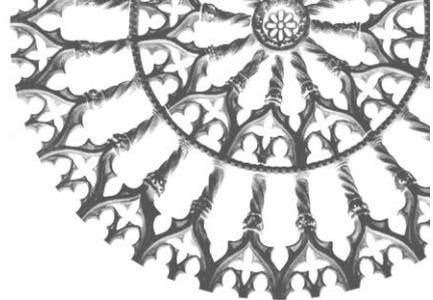
- In data 28 gennaio 2021, infine, sono state consegnate dal professionista incaricato con Determinazione Dirigenziale n. 5058 del 14 dicembre 2020 le “Simulazioni acustiche degli scenari di Piano” quale allegato al Rapporto Ambientale di VAS;

**Illustrato**, in osservanza al combinato disposto tra l'art. 14 del D. Lgs. 3 aprile 2006 s.m.i e l'art. 2 lettera g) dell'allegato 1 del D.M. 4 agosto 2017, l'iter procedurale unificato di adozione, consultazione e approvazione dei documenti di PUMS e di VAS, scandito dalle fasi di seguito elencate:

<b>Fase 1</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Adozione, da parte della Giunta Comunale, della proposta di piano PUMS contenente la Relazione di Piano, la Relazione Ambientale, il Documento di sintesi non tecnica, la VInCA e relativi allegati</li></ul>
<b>Fase 2</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Pubblicazione dell'avviso di adozione sul BURA e libera consultazione di tutta la documentazione adottata per 60 giorni (in tal caso si allineano i tempi di pubblicazione del PUMS con quelli della VAS) durante i quali chiunque può prendere visione della proposta di piano o programma e del relativo rapporto ambientale e presentare proprie osservazioni in forma scritta, anche fornendo nuovi o ulteriori elementi conoscitivi e valutativi</li></ul>
<b>Fase 3</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Controdeduzioni delle osservazioni entro 90 giorni</li></ul>
<b>Fase 4</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Trasmissione della proposta di approvazione del PUMS congiuntamente alle osservazioni e alle controdeduzioni da parte della Giunta Comunale</li></ul>
<b>Fase 5</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Approvazione del PUMS da parte del Consiglio Comunale</li></ul>
<b>Fase 6</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Eventuale rinvio in sede tecnica del PUMS per il ricevimento delle osservazioni accolte dal Consiglio Comunale</li></ul>

### **Precisato che:**

- L'articolato processo formativo del PUMS avrebbe dovuto concludersi, secondo quanto prescritto dall'art. 3, comma 1 del Decreto MIT 04 agosto 2017, n. 397 entro 24 mesi dall'entrata in vigore della normativa de qua;
- Il successivo Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 396 del 28 agosto 2019, nel modificare ed integrare il Decreto Ministeriale 04 agosto 2017, n. 397 ha prorogato, tra l'altro, il termine suddetto di 12 mesi;
- Con Decreto 26 gennaio 2021, n. 29, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in considerazione della complessità e difficoltà di riavviare tutti i procedimenti necessari agli affidamenti e alle fasi di realizzazione di un PUMS a seguito dell'emergenza sanitaria derivante dalla diffusione epidemiologica del Covid-19, ha disposto un'ulteriore proroga dei termini per la predisposizione e attuazione dei Piani Urbani di Mobilità Sostenibile i quali, nello specifico, devono essere preparati e adottati entro il 04 aprile 2021 ad eccezione delle amministrazioni che, in merito alle procedure di predisposizione ed adozione del PUMS, hanno assunto impegni giuridicamente vincolanti, per le quali il termine è esteso al 04 agosto 2021;



## Comune dell'Aquila

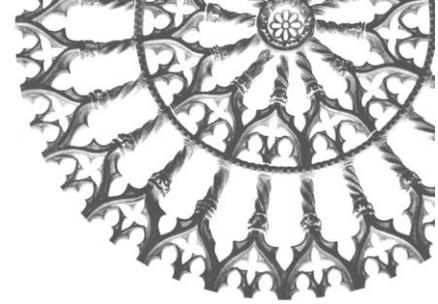
**Considerato che**, nel rispetto della tempistica sopra indicata, con Deliberazione di Giunta Comunale n. 78 del 04 marzo 2021 avente ad oggetto “Adozione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città dell’Aquila, comprensivo del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica, ai sensi del Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397 ss.mm.ii.” è stato disposto, tra l’altro:

- Di procedere con l’adozione, in conformità alle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397 rubricato “Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell’articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257”, del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune dell’Aquila, elaborato dal Gruppo di Lavoro interistituzionale con la supervisione del Coordinatore Scientifico, comprensivo degli allegati di seguito specificati in dettaglio:
- Relazione di Piano - Tomo 1;
- Relazione di Piano - Tomo 2;
- Tavola 0.1 - Struttura territoriale e insediativa;
- Tavola 0.2 - Localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione;
- Tavola 0.3 - Stima dell’offerta di sosta nelle aree centrali e presso i poli attrattori principali;
- Allegato 1: Valutazione degli scenari alternativi di Piano;
- Allegato 2: Tavola 1.1 Mobilità Ciclopedonale-Trasporto Collettivo;
- Allegato 3: Tavola 1.2 Viabilità traffico persone/merci-Parcheggi-Politiche incentivanti;
- Rapporto Preliminare di VAS;
- Rapporto Ambientale di VAS;
- Vinca;
- Documento di sintesi non tecnico;
- Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Simulazioni acustiche degli scenari di PUMS;
- Piani settore: Piano della Sosta;

**Di dare atto** che tutti i documenti sopra elencati costituiscono parte integrante e sostanziale nonché elaborati costitutivi del PUMS L’Aquila e che sono presenti, in atti, presso il Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti;

**Di dare atto** che a seguito della presente adozione, in linea con quanto previsto dall’Allegato 1 punto 2 lett. g del Decreto MIT 4 agosto 2017, n. 397, l’iter stabilito per la definitiva approvazione del Piano Urbano per la Mobilità Sostenibile proseguirà con la pubblicazione della Relazione di Piano e suoi allegati nonché del Rapporto Ambientale di Vas con il Documento di Sintesi non Tecnico per sessanta giorni al fine di consentire, in tale arco di tempo, la raccolta di eventuali osservazioni cui seguirà l’elaborazione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute ed infine l’approvazione del PUMS da parte del Consiglio Comunale ai sensi dell’art. 42, comma 2 lett. b) del Decreto Legislativo 18.08.2000, n. 267 (Testo Unico sull’ordinamento degli Enti Locali);

**Di demandare** al Dirigente del Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti l’espletamento di tutte le attività consequenziali all’approvazione del presente documento ivi incluse quelle relative al deposito e alla pubblicazione degli atti per gli adempimenti di Legge;



## Comune dell'Aquila

**Di precisare** che il PUMS L'Aquila e tutti gli elaborati ad esso allegati, oltre ad essere pubblicati nelle apposite sezioni del Sito istituzionale dell'Ente e sul sito [www.pumslaquila.it](http://www.pumslaquila.it), vengono depositati in atti presso il Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti e potranno essere visionati, nel rispetto della normativa di prevenzione e contenimento della diffusione epidemiologica da Covid-19, previo appuntamento;

**Di evidenziare**, infine, che le previsioni degli interventi infrastrutturali riportate nel PUMS L'Aquila, saranno oggetto di recepimento da parte del Nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) in corso di aggiornamento e redazione;

### **Evidenziato che:**

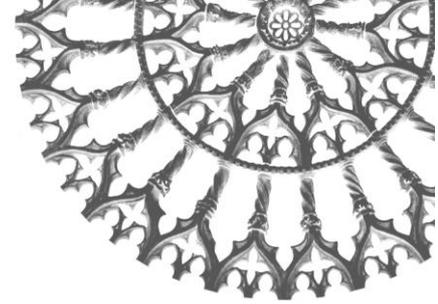
- In data 9 marzo 2021 la Deliberazione di Giunta Comunale n. 78 del 04 marzo 2021 di adozione del PUMS è stata pubblicata, unitamente ai relativi allegati, a norma dell'art. 23 del D. Lgs D. Lgs 14 marzo 2013, n. 33 s.m.i. (Decreto Trasparenza) sull'Albo Pretorio online del Comune dell'Aquila al link [https://www.albo-pretorio.it/albo/archivio4\\_atto\\_0\\_394273\\_0\\_3.html](https://www.albo-pretorio.it/albo/archivio4_atto_0_394273_0_3.html);
- In pari data, il Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città dell'Aquila è stato pubblicato unitamente ai suoi allegati sul sito dedicato <https://www.pumslaquila.it/>;
- Sul Bollettino Ufficiale della Regione Abruzzo BURA Ordinario n. 11 del 24 Marzo 2021 è stato pubblicato l'avviso di deposito della Relazione di Piano e suoi allegati nonché del Rapporto Ambientale e della Sintesi non Tecnica al fine di consentire, entro 60 giorni, la raccolta di eventuali osservazioni;
- Sempre in data 24 marzo 2021, l'Avviso di adozione del Piano Urbano di Mobilità Sostenibile L'Aquila di cui alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 78 del 4 marzo 2021 è stato pubblicato, per gli adempimenti consequenziali, sull'edizione Abruzzo del quotidiano "Il Messaggero" della società Piemme Spa e sull'edizione locale del quotidiano "Il Centro" della società A. Manzoni & C Spa;
- Inoltre, con nota prot. n. 27450 del 25 marzo 2021 è stata data comunicazione di tale pubblicazione e di avvio della fase di consultazione all'Autorità Competente, ai Soggetti con Competenza Ambientale (SCA) e agli Enti territorialmente interessati;
- Il PUMS L'Aquila e tutti gli elaborati sono stati depositati in atti, ai fini della loro visione nel rispetto delle misure di contenimento del Covid-19, oltre che presso il Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti in Via Avezzano, n. 11 anche presso la Segreteria Generale dell'Ente in Via S. Bernardino, Palazzo Fibbioni;
- Durante il periodo di deposito e di pubblicazione chiunque ha potuto presentare osservazioni e/o contributi conoscitivi e valutativi, sino alla data di scadenza prevista per il giorno 23 maggio 2021;

### **Rilevato che:**

- Alla scadenza del termine di deposito, pubblicità e partecipazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della Città dell'Aquila e del relativo Rapporto Ambientale sono pervenute le osservazioni/pareri riepilogate nello schema che segue:



## Comune dell'Aquila

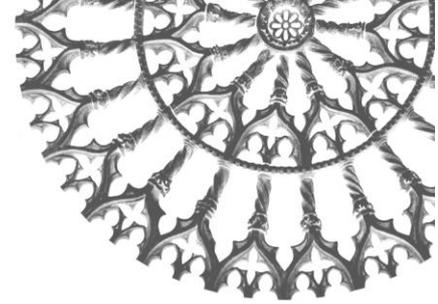


Numero	Riferimento	Soggetto proponente
<b>Osservazioni al Piano Urbano di Mobilità Sostenibile</b>		
1	Mail del 21.05.2021	Circolo Partito Democratico di Sassa
2	Prot. n. 45655 del 21.05.2021	Prof. Gabriele Curci Università degli Studi dell'Aquila
3	Prot. n. 45843 del 22.05.2021	Archeoclub
4	Prot. n. 46070 del 24.05.2021	Urban Center
<b>Osservazioni al Rapporto Ambientale</b>		
1	Prot. n. 45274 del 20.05.2021	A.R.T.A.
2	Prot. n. 45055 del 20.05.2021	Regione Abruzzo

- Il Gruppo di Lavoro PUMS L'Aquila ha provveduto ad istruire le quattro osservazioni al Piano Urbano di Mobilità Sostenibile pervenute nei termini, sul merito tecnico-progettuale, predisponendo lo specifico documento denominato "Proposte di Controdeduzioni alle Osservazioni pervenute nella fase di pubblicazione del PUMS", allegato e parte integrante al presente provvedimento, in cui sono riportate le schede istruttorie relative alle osservazioni pervenute che, per ciascuna di esse, riportano:
  - i riferimenti del soggetto proponente e gli estremi di trasmissione;
  - la descrizione sintetica dei contenuti dell'osservazione;
  - la valutazione in merito all'accogliibilità totale o parziale dell'osservazione e le relative motivazioni;
  - suggerimenti in merito ad eventuali modifiche/integrazioni da apportare ai documenti di Piano;
- L'Autorità Procedente per la VAS con nota prot. 81805 del 15 settembre 2021 ha prodotto le controdeduzioni ai pareri di ARTA e Regione Abruzzo controdedotti con nota prot. 81805 del 15/09/2021 inviata all'Autorità Competente per la VAS riassunte nel documento "Dichiarazione di Sintesi" redatto a norma dell'art. 17 del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152 che riporta le osservazioni accolte o parzialmente accolte che hanno contribuiscono alla revisione del Rapporto Ambientale;
- L'autorità Competente per la VI nca ai sensi dell'art 46 bis LR 11/1999 e LR 2/2003 - Regione Abruzzo, in merito al PUMS L'Aquila e previo esperimento della procedura di Valutazione di Incidenza prevista dall'art. 5 del DPR 357/97 e s.m.i. "Regolamento recante attuazione della direttiva 92/43/CEE relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali, nonché della flora e della fauna selvatiche" attivata dall'Autorità Procedente per la VAS del Comune dell'Aquila con nota prot. n. 27491 del 25 marzo 2021 ha emesso il giudizio CCR VIA n. 3447 dell'1° luglio 2021 **favorevole**;

**Preso atto** che l'Autorità competente per la VAS - Settore Ambiente e Protezione Civile del Comune dell'Aquila, con Determinazione Dirigenziale n. 4146 del 15 ottobre 2021 trasmessa con nota prot. n. 92773 del 22 ottobre 2021, ha emesso il **Parere motivato positivo**, condizionato al rispetto delle seguenti prescrizioni:

- a) è accolto e fatto parte integrante del presente parere il giudizio sulla Valutazione di Incidenza Ambientale n.3447 del 01/07/2021 del CCR-VIA -- Comitato di Coordinamento Regionale per la Valutazione di Impatto Ambientale della Regione Abruzzo [...];

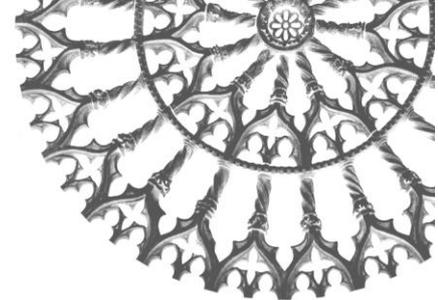


## Comune dell'Aquila

- b) sono accolte e fatte proprie tutte le prescrizioni del Parco Nazionale Gran Sasso Monti della Laga e del Parco Regionale Sirene Velino, relative al territorio del Comune dell'Aquila ed espresse in sede di Valutazione di Incidenza Ambientale;
- c) si dispone l'inserimento all'interno del Rapporto Ambientale delle richieste espresse dalle ACA durante la procedura di Scoping e le conseguenti controdeduzioni ed integrazioni, tenendo particolare cura alla valutazione delle stesse;
- d) il Piano di Monitoraggio dovrà essere integrato con gli indici proposti dall'ARTA Abruzzo ed accolti;
- e) si dispone l'adeguamento dell'Obiettivo di sostenibilità "CC\_01 Riduzione di almeno il 21,57% rispetto al 2005 delle emissioni di anidride carbonica entro il 2020 (SEAPC)" all'obiettivo vincolante disposto dall'UE, ovvero di "Ridurre almeno del 55% le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990", tenendo presente che al raggiungimento dello stesso concorreranno anche altre azioni che non riguardano la mobilità. Tale modifica comporterà automaticamente l'adeguamento degli indicatori di monitoraggio del PUMS collegati e la modifica dovrà essere recepita nella versione finale del Rapporto Ambientale;
- f) si dispone l'adeguamento ad un orizzonte temporale più ampio dell'Obiettivo di sostenibilità "SSAU\_01 Riduzione del 50% del numero dei decessi sulle strade entro il 2020 rispetto al totale dei decessi registrati nel 2010 (PNSS, PGTL, PTOOPP)";
- g) si dispone il puntuale controllo degli interventi in fase attuativa, atto a garantire sia la qualità dei singoli interventi che il loro organico inserimento, attraverso la gestione coordinata degli stessi;
- h) si dispone l'applicazione delle Misure di Mitigazione, previste nel Rapporto Ambientale, in tutti gli ambiti territoriali interessati dal PUMS, rimandando alla fase attuativa per valutazioni di tipo compiuto, determinando la fattibilità delle proposte di intervento in relazione alle loro peculiarità ed al sistema vincolistico sovraordinato, anche rispetto ai potenziali impatti sul paesaggio e sul patrimonio storico-culturale esistente. [...];
- i) nella fase di realizzazione degli interventi dovrà essere limitata al minimo l'asportazione di vegetazione, che comunque dovrà essere compensata dalla messa a dimora di specie autoctone, concordate con il Settore Ambiente e Protezione civile, e dovrà essere favorita, ove possibile, la realizzazione di infrastrutture alberate autoctone (es. viali alberati) per mitigare l'inquinamento atmosferico e contenere l'effetto isola di calore;
- j) nella fase di realizzazione delle aree di sosta, dovrà essere privilegiata, ove possibile, la realizzazione di aree ombreggiate attraverso l'impianto di alberature autoctone e dovrà essere favorito l'utilizzo di materiali ad alta riflettanza, per limitare l'effetto isola di calore urbana, e di pavimentazioni permeabili e drenanti;
- k) dovranno essere indicate le possibili misure correttive atte a reindirizzare le azioni di Piano, qualora gli esiti del monitoraggio periodico dovessero attestare un rischio di scostamento dagli obiettivi prefissati;

**Dato atto** che l'Autorità procedente per la VAS - Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti, ricevuto il Parere motivato prot. n. 92773 del 22 ottobre 2021, ha provveduto a riceverlo nel seguente modo:

a. Con nota prot. 96525/2021 del 26/10/2021 sono state comunicate al Servizio Mobilità, TPL, Aeroporto, Smart City e Politiche Europee gestore contratti CTGS e AMA del Comune dell'Aquila le



## Comune dell'Aquila

prescrizioni che interesseranno le fasi di progettazione e realizzazione delle varie opere con particolare riguardo alle piste ciclabili. Le osservazioni degli Enti Gestori i siti Natura 2000 verranno recepite nelle fasi di progettazione definitiva ed esecutiva in corso di affidamento;

b. Come descritto nel punto precedente tutte le prescrizioni degli Enti gestori verranno recepite nella fase di progettazione definitiva e si procederà alla predisposizione di studi di valutazione d'incidenza appropriati per le singole opere ricadenti interamente o parzialmente all'interno dei siti Natura 2000;

c. All'interno del rapporto ambientale a pag. 8 tabella 1 sono riportate le osservazioni e le controdeduzioni relative alla fase di Scoping. Quelle relative alla fase di redazione del Rapporto Ambientale saranno allegare allo stesso;

d. il Piano di Monitoraggio dovrà essere integrato con gli indici proposti dall'ARTA Abruzzo ed accolti come descritto in tab. 4 del presente documento. Nello specifico sono state integrate le tabelle 88 e 89, a pagina 154 e 158 del Rapporto Ambientale, in base alla tipologia dell'indicatore proposto ed introdotti i seguenti aspetti ambientali con gli obiettivi di sostenibilità ad essi correlati:

Suolo e sicurezza del territorio, correlato alla "Riduzione del consumo e dell'impermeabilizzazione del suolo";

Paesaggio, correlato alla "Protezione, gestione e pianificazione dei paesaggi e dei beni culturali";

Nel capitolo 9 a pag. 78, Valutazione degli effetti ambientali del piano, sono state inserite le tabelle 36 bis, ter, quater, quinquies, sexies che riportano il numero di mezzi transitanti nelle intersezioni oggetto di intervento al fine di evidenziare i benefici stimati, in termini di diminuzione del traffico, in seguito all'attuazione degli interventi previsti piano;

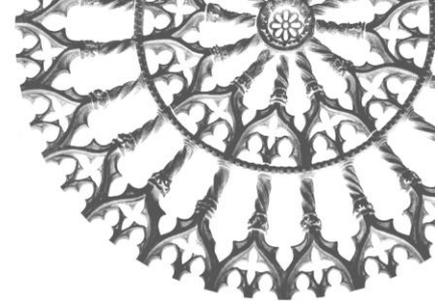
e. L'obiettivo di Sostenibilità "Cambiamenti Climatici CC\_01 Riduzione di almeno il 21,57% rispetto al 2005 delle emissioni di anidride carbonica entro il 2020 (SEAPC)" è stato adeguato all'obiettivo vincolante UE ovvero di "Ridurre del 55% le emissioni di gas a effetto serra entro 2030 rispetto ai livelli del 1990" (pag. 46 e 161 del Rapporto Ambientale);

f. L'obiettivo di Sostenibilità "SSAU\_01 Riduzione del 50% del numero dei decessi sulle strade entro il 2020" rispetto al totale dei decessi registrati nel 2010 verrà adeguato all'obiettivo generale per l'Italia dettato dal Piano Nazionale Sicurezza Stradale 2030 ovvero "Riduzione del 50% del numero dei decessi sulle strade entro il 2030 rispetto al totale dei decessi registrati nel 2020" (pag. 46 e 162 del Rapporto Ambientale);

g, h, i, j. Durante la fase di realizzazione degli interventi verrà posta massima attenzione al controllo e all'applicazione delle misure di mitigazione previste nel Rapporto Ambientale e nel parere motivato. A tal uopo con nota prot. n. 96525/2021 del 26/10/2021 sono state comunicate al Servizio Mobilità, TPL, Aeroporto, Smart City e Politiche Europee gestione contratti CTGS e AMA del comune dell'Aquila le prescrizioni che interesseranno le fasi di progettazione e realizzazione delle varie opere;

k. Il piano di Monitoraggio Ambientale riportato nel capitolo 11 a pagina 153 del Rapporto Ambientale RA sarà caratterizzato da un'attività di reportistica, a cadenza periodica, che costituirà un addendum al piano di monitoraggio del PUMS previsto dal decreto MIT. I report periodici conterranno gli indicatori contenuti nelle tabelle 88 e 89 del RA popolati durante una prima fase di analisi. Nella successiva fase di diagnosi verranno analizzati gli scostamenti e, se necessario, si valuteranno eventuali azioni di riorientamento del piano;

**Evidenziato**, inoltre, che l'Autorità procedente per la VAS - Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti, con nota prot. n. 96525 del 26 ottobre 2021 ha trasmesso al Gruppo di Lavoro PUMS L'Aquila gli atti



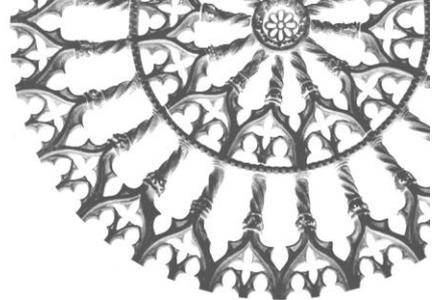
## Comune dell'Aquila

relativi alle procedure di Valutazione Ambientale Strategica e di Valutazione di Incidenza Ambientale rilevando, ai fini dell'approvazione del piano le prescrizioni maggiormente rilevanti da recepire e, in particolare:

1. Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga: *“La progettazione del tratto Assergi -Fonte Cerreto della pista ciclopedonale prevista dall’Azione 3.b.3 sia reindirizzata sul tracciato del sentiero 100F della rete sentieristica del Parco che, già inserito nell’ippovia del Gran Sasso e nei percorsi ciclabili del Parco, raggiunge ugualmente Fonte Cerreto con un percorso più fruibile di quello previsto dal PUMS in quanto caratterizzato da pendenze inferiori ed un contesto paesaggistico molto più attrattivo.”* - **vincolante**;
2. ARTA: “[...] non sono state proposte alternative, né localizzative né di progetto, per il parcheggio pertinenziale di San Silvestro, che prevede due piani ipogei e uno a raso. Una soluzione alternativa in questo caso potrebbe essere quella di ipotizzare lo stesso numero di stalli distribuiti in più aree limitrofe e consentire di non ricorrere a strutture ipogee” – da sottoporre al vaglio del Consiglio Comunale;

**Visto il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile del Comune dell'Aquila** composto dai seguenti elaborati:

- Relazione di Piano - Tomo 1;
- Relazione di Piano - Tomo 2;
- Tavola 0.1 - Struttura territoriale e insediativa;
- Tavola 0.2 - Localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione;
- Tavola 0.3 - Stima dell'offerta di sosta nelle aree centrali e presso i poli attrattori principali;
- Allegato 1: Valutazione degli scenari alternativi di Piano;
- Tavola 0.4 - Mobilità Ciclopedonale - Trasporto Collettivo;
- Tavola 0.5 - Viabilità traffico persone/merci – Parcheggi – Politiche incentivanti;
- Osservazioni al PUMS;
- Proposte di Controdeduzioni alle Osservazioni pervenute nella fase di pubblicazione del PUMS;
- Rapporto Preliminare di VAS;
- Rapporto Ambientale di VAS aggiornato a seguito delle osservazioni accolte contenute nei pareri pervenuti nell'ambito della procedura di cui al Titolo II del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”;
- Documento di sintesi non tecnico;
- Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Simulazioni acustiche degli scenari di PUMS;
- Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Simulazioni inquinanti negli scenari di PUMS;
- Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Report di valutazione degli scenari alternativi (integrazione 1);
- Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Report di simulazione degli scenari alternativi (integrazione 2);
- VInCA;
- Giudizio di VInCA;



## Comune dell'Aquila

- Parere motivato positivo di cui alla Determinazione Dirigenziale n. 4146 del 15 ottobre 2021 rilasciato dall'Autorità competente per la VAS Settore Ambiente e Protezione Civile;
- Dichiarazione di Sintesi;
- Pareri di Scoping;
- Osservazioni al Rapporto Ambientale;
- Pareri e nulla osta VInCA;
- Piani settore: Piano della Sosta;

### Osservato che:

Il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile – L'Aquila è un obiettivo sfidante, rilevante, pertinente e strategico, inserito a pieno titolo tra Linee Programmatiche di mandato 2017/2022, presentate il 12 settembre 2017 dal sig. Sindaco, ai sensi dell'art. 46, comma 3, del D. Lgs. 8 agosto 2000, n. 267 ss.mm.ii. all'On.le Consiglio Comunale e da questi approvate con propria deliberazione n. 89;

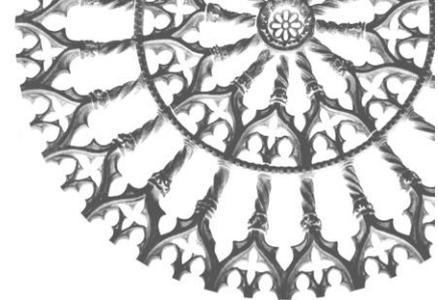
L'Amministrazione Comunale, infatti, durante il suo mandato ha profuso un impegno particolare nel potenziare le azioni di mobilità sostenibile finalizzate all'abbattimento di emissioni inquinanti atmosferiche e acustiche, alla riduzione dei fenomeni di congestione stradale, all'aumento della sicurezza negli spostamenti, a minimizzare l'uso individuale dell'automobile privata a fronte di un utilizzo del trasporto pubblico locale e della bicicletta al fine di adeguare la città dell'Aquila a standard di livello europeo mediante l'adozione di politiche particolarmente attive per quanto riguarda lo sviluppo urbano sostenibile sul proprio territorio, con l'intento di dare risposte concrete, attente e qualificate ad alcuni temi molto sentiti dai cittadini, quali – ad esempio –, la rivitalizzazione del Centro Storico, la riduzione del traffico veicolare con la conseguente problematica dei parcheggi e l'incentivazione della mobilità ciclistica;

Le politiche in tema di Sviluppo Urbano Sostenibile non possono prescindere dall'elaborazione del PUMS – L'Aquila che, oltre a rappresentare uno strumento nevralgico per la pianificazione coordinata e sinergica di indirizzi, strategie, obiettivi e azioni, si pone l'ambizioso obiettivo di soddisfare i fabbisogni di mobilità della popolazione attraverso un insieme organico di interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto e sui sistemi di controllo e regolazione del traffico, sull'informazione all'utenza, sulla logistica e sulle tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città;

### Sottolineato che, l'adozione e approvazione del PUMS L'Aquila:

è coerente con i Sustainable Development Goals, SDGs previsti dall'Agenda ONU 2030 per lo Sviluppo Sostenibile e con gli obiettivi energetici e climatici definiti dall'Unione Europea attraverso lo European Green Deal (COM/2019/640 final) in attuazione dell'Accordo di Parigi del 2015;

è funzionale alla realizzazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) presentato dal Governo italiano in data 30 aprile 2021 alla Commissione Europea, ai sensi dell'art. 18 del Regolamento (UE) n. 2021/241 del 12.02.2021; con particolare riguardo alla terza missione è dedicata a "Infrastrutture per una Mobilità Sostenibile" che prevede uno stanziamento complessivo di 31,4 miliardi;



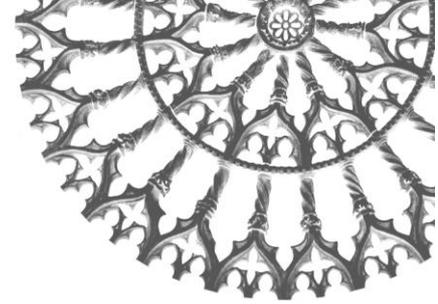
## Comune dell'Aquila

**Preso atto** che il completamento dell'iter procedurale di adozione e approvazione del PUMS L'Aquila ha consentito all'Amministrazione Comunale di accedere ai finanziamenti previsti dal "Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate" di cui all'art. 202, comma 1, lett. a) del D. Lgs. 18.04.2016, n. 50 ss.mm.ii – Codice dei Contratti Pubblici – secondo le modalità indicate dal Decreto Direttoriale della Direzione generale per l'edilizia statale e gli interventi speciali del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 8060 dell'8.8.2019 come da prospetto che segue:

Decreto di ripartizione risorse	Decreto di assegnazione risorse	Importo
Decreto MIT n. 171 del 10 maggio 2019	Decreto Direttoriale MIT n. 16767 del 18.12.2019	€ 493.633,00
Decreto MIT n. 594 del 23 dicembre 2019	Decreto Direttoriale MIT n. 16767 del 18.12.2019	€ 258.367,00
Decreto MIMS n. 215 del 19 maggio 2021	In fase di istruttoria ai fini dell'assegnazione	€ 834.551,50
<b>Totale</b>		<b>€ 1.586.551,50</b>

**Ritenuto**, alla luce di quanto espresso in premessa e nella parte motiva del presente provvedimento di:

- Dover prendere atto del Parere motivato positivo di cui alla Determinazione Dirigenziale n. 4146 del 15 ottobre 2021 rilasciato dall'Autorità competente per la VAS Settore Ambiente e Protezione Civile del Comune dell'Aquila e trasmesso all'Autorità Procedente per la VAS Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti con nota prot. n. 92773 del 22 ottobre 2021, fatte salve le prescrizioni ivi riportate di natura vincolante;
- Dover prendere atto della prescrizione vincolante del Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga in merito alla progettazione del tratto Assergi-Fonte Cerreto della pista ciclopedonale rilevata dall'Autorità procedente per la Vas con nota prot. n. 96525 del 26 ottobre 2021;
- Dover procedere con l'approvazione, in conformità alle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397 rubricato "Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257", del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) del Comune dell'Aquila e degli allegati come sopra specificati in dettaglio;
- Dover procedere con l'approvazione, ai sensi degli artt. 15 e 16 del Decreto Legislativo 3.04.2006, n. 152 ss.mm.ii. del Rapporto Ambientale di VAS aggiornato dall'Autorità Procedente a seguito delle prescrizioni ricevute e delle osservazioni accolte;
- Di dover dare atto che tutti i documenti sopra elencati costituiscono parte integrante e sostanziale nonché elaborati costitutivi del PUMS L'Aquila e che sono presenti, in atti, presso il Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti;
- Dover precisare che gli elaborati di Piano, successivamente all'approvazione del presente provvedimento da parte del Consiglio Comunale in virtù delle attribuzioni di cui all'art. 42 del D. Lgs 18.08.2000, n. 267 "Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali", dovranno



## Comune dell'Aquila

essere adeguati in sede tecnica, limitatamente alle osservazioni ritenute meritevoli di accoglimento dall'organo consiliare e alle ulteriori determinazioni da esso assunte in sede di discussione;

- Dover demandare, pertanto, ai sensi dell'art. 107, comma 2 del D. Lgs 18 agosto 2000, n. 267 ss.mm.ii., al Dirigente del Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti – giusta nomina con successivi Decreti Sindacali n. 259 del 11 dicembre 2020 e n. 268 del 24 dicembre 2020, l'adempimento di ogni atto di carattere amministrativo, tecnico e contabile teso a dare attuazione alla presente deliberazione consiliare;
- Dover precisare che il PUMS L'Aquila e tutti gli elaborati ad esso allegati, oltre ad essere pubblicati nelle apposite sezioni del Sito istituzionale dell'Ente e sul sito [www.pumslaquila.it](http://www.pumslaquila.it), sono depositati in atti presso il Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti e la Segreteria Generale;
- Dover evidenziare, infine, che le previsioni degli interventi infrastrutturali riportate nel PUMS L'Aquila, saranno oggetto di recepimento da parte del Nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) in corso di aggiornamento e redazione;

### **Richiamate, altresì:**

La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 48 del 09.4.2021 immediatamente eseguibile, con la quale è stato adottato, ai sensi degli artt. 151 e 174 del D.Lgs. 18.08.2000, n. 267 ss.mm.ii., il Documento Unico di Programmazione 2021/2023 presentato dalla Giunta Comunale, ai sensi degli artt. 170 e 174 del D. Lgs. 18.08.2000, n. 267 (Testo Unico degli Enti Locali – T.U.EE.LL.) con Deliberazione n. 75 del 04.03.2021 e da questa approvato con Deliberazione n. 75 del 04.03.2021;

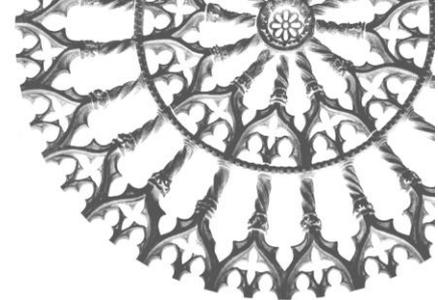
La Deliberazione del Consiglio Comunale n. 49 del 09.4.2021 con la quale è stato approvato, in ottemperanza alle disposizioni di cui agli artt. 151, 162, 164, 165, 170 e 174 del D. Lgs 18.08.2000, n. 267 (Testo Unico degli Enti Locali T.U.EE.LL.) ss.mm.ii., il Bilancio di Previsione dell'Ente per il triennio 2021/2023 unitamente agli allegati previsti dall'art. 172 del T.U.EE.LL., redatti secondo gli schemi di cui al D.Lgs. 23.06.2011, n. 118 ss.mm.ii. e aggiornati al D.M. 1.08.2019;

La Deliberazione di Giunta Comunale n. 147 del 26.04.2021 (successivamente modificata con Deliberazione di Giunta Comunale n. 412 del 01.10.2021) immediatamente eseguibile, mediante la quale l'esecutivo dell'Ente, ha approvato, in ottemperanza alle disposizioni di cui all'art. 169 del D. Lgs 267/2000 ss.mm.ii., il Piano Esecutivo di Gestione per il triennio 2021/2023;

La Deliberazione di Giunta Comunale n. 184 del 03.05.2021, immediatamente eseguibile, con cui è stata approvata, inoltre, ai sensi dell'art. 169 comma 8 del D. Lgs 267/2000 ss.mm.ii. la definizione degli obiettivi per il Piano delle Performance e il Piano Esecutivo di Gestione così come previsto dall'art. 3, c. 1 lett. g-bis della Legge 07/12/2012, n. 213 ss.mm.ii.;

La Deliberazione di Consiglio Comunale n. 113 del 30 luglio 2021 con cui è stata approvata la Variazione di Assestamento Generale al Bilancio 2021-2023 ai sensi dell'art. 175 del comma 8 del D. Lgs 18.08.2020, n. 267 ed è stato dato atto del permanere, in base alle disposizioni di cui al successivo art. 193, comma 2 degli equilibri generali di bilancio, sia in conto competenza che in conto residui;

La Deliberazione di Giunta Comunale n. 412 del 01.10.2021, immediatamente eseguibile, con cui sono stati aggiornati gli obiettivi per il Piano delle Performance e il Piano Esecutivo di Gestione di cui alla Deliberazione di Giunta Comunale n. 184 del 03.05.2021;



## Comune dell'Aquila

**Dato atto** che il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile – L'Aquila, in quanto strumento di pianificazione, è da considerarsi uno strumento di indirizzo per l'aggiornamento dei documenti di programmazione ed è incluso, pertanto, nel Documento Unico di Programmazione 2021/2023 adottato dalla Giunta con Deliberazione n. 74 del 4 marzo 2021 e approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 78 del 29.09.2020;

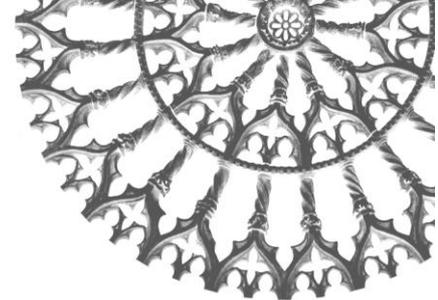
Attestato che il presente provvedimento, ai sensi del combinato disposto degli artt. 49 e 147 bis del D. Lgs 18.08.2000, n. 267 ss.mm.ii., non comporta riflessi diretti e indiretti sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale dell'Ente e che, pertanto, non necessita del parere del Dirigente al Bilancio, Razionalizzazione ed Equità Tributaria in ordine alla regolarità contabile;

### **Preso atto:**

- Del **parere favorevole**, espresso ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del D. Lgs n. 267/2000 (T.U.EE.LL.) dal competente Dirigente del Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti in ordine alla regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, inserito in allegato alla presente deliberazione;
- Della dichiarazione del suddetto Dirigente, resa ai sensi degli artt. 47 e 76 del D.P.R. 28.12.2000, n. 445, di non trovarsi in una situazione di conflitto di interesse, anche potenziale, così come disposto dall'art. 6 c, 2 e dall'art. 7 del codice di Comportamento dei Dipendenti Pubblici espressamente richiamati dall'art. 6 del Codice di Comportamento Interno approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 287 del 31.07.2015;

### **Visti:**

- Il D.Lgs. 18.08.2000, n. 267 (*Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali*) ss.mm.ii.;
- La Legge 07.08.1990, n. 241 (*Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi*);
- Il D. Lgs 14.03.2013, n. 33 s.m.i. (*Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni*);
- Il D. Lgs 03.04.2006, n. 152 s.m.i. (*Norme in materia ambientale*);
- Il Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 397 del 04.08.2017;
- Il Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 396 del 28.08.2019;
- Il Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 29 del 26.01.2021;
- Il civico Regolamento di Contabilità approvato con Deliberazione di Consiglio Comunale n. 31 del 31.07.2013;
- Il civico Regolamento degli Uffici e dei Servizi approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 364 del 08.09.2016;



# Comune dell'Aquila

## Visti, altresì,

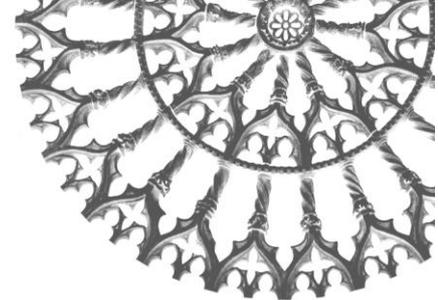
- la delibera n. 498 del 17.11.2021 con la quale la Giunta Comunale ha approvato la proposta di deliberazione predisposta dal Settore Mobilità TPL Aeroporto Smart City e Politiche Europee e ne ha disposto la trasmissione al Consiglio Comunale;
- il parere favorevole di regolarità tecnica attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa ai sensi del combinato disposto degli artt. 49 e 147 - bis, comma 1, del vigente Decreto Legislativo n ° 267/2000, e del Nuovo Regolamento comunale di contabilità e l'attestazione di atto che non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione dell'Ente, in quanto mero atto di indirizzo, ai sensi dell'art. 49 del vigente D.Lgs. 267/00 e del vigente regolamento di contabilità reso dai Responsabili dei Servizi come risultante dalle schede che si allegano;
- il parere favorevole espresso dalla II Commissione consiliare in data 1.12.2021, giusta comunicazione del Segretario della stessa;

**Richiamate** e fatte salve le misure contenute nel Piano Triennale di Prevenzione della Corruzione e Trasparenza 2021/2023 approvato con Deliberazione di Giunta Comunale n. 131 del 29 marzo 2021;

**Stante** la propria competenza in materia, ai sensi dell'art. 42 del D. Lgs 18.08.2000, n. 267 (*Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali*) ss.mm.ii.;

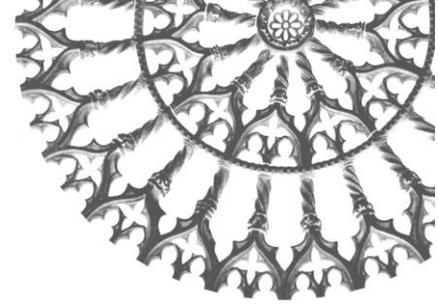
## DELIBERA

- **Di richiamare** e approvare integralmente la narrativa in premessa, dando atto che essa costituisce motivazione ai sensi dell'art. 3 della L. 07.08.1990, n. 241 ss.mm.ii.;
- **Di prendere atto del Parere motivato positivo** di cui alla Determinazione Dirigenziale n. 4146 del 15 ottobre 2021 rilasciato dall'Autorità competente per la VAS – Settore Ambiente e Protezione Civile del Comune dell'Aquila e trasmesso all'Autorità Procedente per la VAS – Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti con nota prot. n. 92773 del 22 ottobre 2021, fatte salve le prescrizioni ivi riportate di **natura vincolante**;
- **Di prendere atto della prescrizione vincolante** del Parco Nazionale del Gran Sasso e Monti della Laga in merito alla progettazione del tratto Assergi-Fonte Cerreto della pista ciclopedonale rilevata dall'Autorità procedente per la Vas con nota prot. n. 96525 del 26 ottobre 2021;
- **Di procedere con l'approvazione**, in conformità alle disposizioni contenute nel Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397 rubricato "*Individuazione delle linee guida per i piani urbani di mobilità sostenibile, ai sensi dell'articolo 3, comma 7, del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257*", del **Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS)** del Comune dell'Aquila e degli allegati come di seguito specificati in dettaglio:
  - Relazione di Piano - Tomo 1;
  - Relazione di Piano - Tomo 2;
  - Tavola 0.1 - Struttura territoriale e insediativa;



## Comune dell'Aquila

- Tavola 0.2 - Localizzazione dei servizi e dei poli di attrazione;
  - Tavola 0.3 - Stima dell'offerta di sosta nelle aree centrali e presso i poli attrattori principali;
  - Allegato 1: Valutazione degli scenari alternativi di Piano;
  - Tavola 0.4 - Mobilità Ciclopedonale - Trasporto Collettivo;
  - Tavola 0.5 - Viabilità traffico persone/merci – Parcheggi – Politiche incentivanti;
  - Osservazioni al PUMS;
  - Proposte di Controdeduzioni alle Osservazioni pervenute nella fase di pubblicazione del PUMS;
  - Rapporto Preliminare di VAS;
  - Rapporto Ambientale di VAS aggiornato a seguito delle osservazioni accolte contenute nei pareri pervenuti nell'ambito della procedura di cui al Titolo II del D. Lgs 3 aprile 2006, n. 152 “Norme in materia ambientale”;
  - Documento di sintesi non tecnico;
  - Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Simulazioni acustiche degli scenari di PUMS;
  - Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Simulazioni inquinanti negli scenari di PUMS;
  - Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Report di valutazione degli scenari alternativi (integrazione 1);
  - Allegato al Rapporto Ambientale di VAS: Report di simulazione degli scenari alternativi (integrazione 2);
  - VIncA;
  - Giudizio di VIncA;
  - Parere motivato positivo di cui alla Determinazione Dirigenziale n. 4146 del 15 ottobre 2021 rilasciato dall'Autorità competente per la VAS Settore Ambiente e Protezione Civile;
  - Dichiarazione di Sintesi;
  - Pareri di Scoping;
  - Osservazioni al Rapporto Ambientale;
  - Pareri e nulla osta VIncA;
  - Piani settore: Piano della Sosta;
- **Di procedere** con l'**approvazione**, ai sensi degli artt. 15 e 16 del Decreto Legislativo 3.04.2006, n. 152 ss.mm.ii. del Rapporto Ambientale di VAS aggiornato dall'Autorità Procedente a seguito delle prescrizioni ricevute e delle osservazioni accolte;
- **Di dare atto** che tutti i documenti sopra elencati costituiscono parte integrante e sostanziale nonché elaborati costitutivi del PUMS L'Aquila e che sono presenti, in atti, presso il Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti;
- **Di precisare** che gli elaborati di Piano, successivamente all'approvazione del presente provvedimento da parte del Consiglio Comunale in virtù delle attribuzioni di cui all'art. 42 del D. Lgs 18.08.2000, n. 267 “Testo Unico delle Leggi sull'ordinamento degli Enti Locali”, dovranno essere adeguati in sede tecnica, limitatamente alle osservazioni ritenute meritevoli di accoglimento dall'organo consiliare e alle ulteriori determinazioni da esso assunte in sede di discussione;



## Comune dell'Aquila

- **Di demandare**, pertanto, ai sensi dell'art. 107, comma 2 del D. Lgs 18 agosto 2000, n. 267 ss.mm.ii., al Dirigente del Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti – giusta nomina con successivi Decreti Sindacali n. 259 del 11 dicembre 2020 e n. 268 del 24 dicembre 2020, l'adempimento di ogni atto di carattere amministrativo, tecnico e contabile teso a dare attuazione alla presente deliberazione consiliare;
- **Di precisare** che il PUMS L'Aquila e tutti gli elaborati ad esso allegati, oltre ad essere pubblicati nelle apposite sezioni del Sito istituzionale dell'Ente e sul sito [www.pumslaquila.it](http://www.pumslaquila.it), sono depositati in atti presso il Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti e la Segreteria Generale;
- **Di evidenziare** che le previsioni degli interventi infrastrutturali riportate nel PUMS L'Aquila, saranno oggetto di recepimento da parte del Nuovo Piano Regolatore Generale (PRG) in corso di aggiornamento e redazione;
- **Di dare atto** che il presente provvedimento, trattandosi di atto di indirizzo pianificatorio, ai sensi del combinato disposto degli artt. 49 e 147 bis del D. Lgs 18.08.2000, n. 267 ss.mm.ii., **non comporta riflessi diretti e indiretti** sulla situazione economica, finanziaria e patrimoniale dell'Ente;
- **Di dare atto** che, ai sensi del D. Lgs 14.03.2013, n. 33 s.m.i. rubricato "Decreto Trasparenza", il presente provvedimento verrà pubblicato all'Albo pretorio online;
- **Di trasmettere** copia della presente deliberazione alla Segreteria Generale e al Settore Urbanistica, Mobilità e Trasporti per gli adempimenti di rispettiva competenza.

La proposta di Deliberazione è approvata con il seguente risultato:

consiglieri presenti n.31;

consiglieri votanti n.24;

consiglieri astenuti n.7 (De Santis L., Di Benedetto, Iorio, Nardantonio, Palumbo, Romano, Serpetti);

voti favorevoli n. 21 (Sindaco, Bontempo, Colantoni, Cucchiarella, D'Angelo D., D'Angelo S., De Blasis, De Matteis, De Santis F., Del Beato, Della Pelle, Di Luzio, Dundee, Lancia, Mancinelli, Morelli, Rocci, Santangelo, Scimia, Silveri, Tinari);

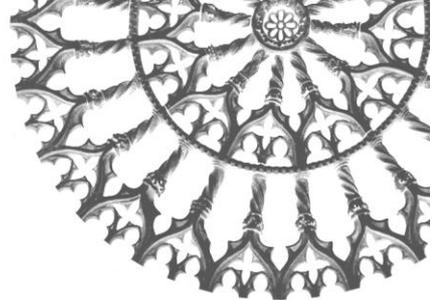
Voti contrari n.3 (Bonanni, Mancini, Masciocco).

Il resoconto della discussione è allegato alla presente per costituirne parte integrante e sostanziale.

Del che è verbale.



**Comune dell'Aquila**



**Oggetto: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DELLA CITTA' DELL'AQUILA PREDISPOSTO E ADOTTATO AI SENSI DEL DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 4 AGOSTO 2017, N. 397 SS.MM.II. RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE**

**PARERE DI REGOLARITA' TECNICA**

Sul presente atto si esprime parere **favorevole** di regolarità tecnica attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa *ai sensi del combinato disposto degli artt. 49 e 147 - bis, comma 1, del vigente Decreto Legislativo n ° 267/2000*, e del Regolamento comunale di contabilità.

Ai sensi dell'art. 49 del vigente D.Lgs. 267/2000 si attesta che l'atto **non comporta** riflessi diretti o indiretti sulla situazione economica finanziaria e patrimoniale dell'Ente.

Il sottoscritto, consapevole delle sanzioni penali cui incorre nel caso di dichiarazione mendace o contenente dati non rispondenti a verità, come stabilito dall'art. 76 del D.P.R. n. 445/2000, ai sensi di quanto previsto dall'art. 47 del medesimo D.P.R., dichiara di non trovarsi in una situazione di conflitto di interesse, anche potenziale, così come disposto dall'art. 6, comma 2, e art. 7 del Codice di Comportamento di cui al D.P.R. 62/2013.

DATA  
**17/11/2021**

FIRMA  
**Roberto Evangelisti**

**Oggetto: PIANO URBANO DELLA MOBILITA' SOSTENIBILE (PUMS) DELLA CITTA' DELL'AQUILA PREDISPOSTO E ADOTTATO AI SENSI DEL DECRETO DEL MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI 4 AGOSTO 2017, N. 397 SS.MM.II. RECEPIMENTO DELLE OSSERVAZIONI E APPROVAZIONE**

**ATTESTAZIONE DEL RESPONSABILE DEL SETTORE FINANZIARIO**

Visto il parere di regolarità tecnica, attestante che l'atto **non comporta** riflessi diretti o indiretti sulla situazione economica finanziaria e patrimoniale dell'Ente, *ai sensi dell'art. 49, del vigente Decreto Legislativo n ° 267/2000* e del Regolamento comunale di contabilità, non è richiesto il parere di regolarità contabile.

Il sottoscritto, consapevole delle sanzioni penali cui incorre nel caso di dichiarazione mendace o contenente dati non rispondenti a verità, come stabilito dall'art. 76 del D.P.R. n. 445/2000, ai sensi di quanto previsto dall'art. 47 del medesimo D.P.R., dichiara di non trovarsi in una situazione di conflitto di interesse, anche potenziale, così come disposto dall'art. 6, comma 2, e art. 7 del Codice di Comportamento di cui al D.P.R. 62/2013.

DATA  
**17/11/2021**

FIRMA  
**Tiziano Amorosi**



***CONSIGLIO COMUNALE***

***IN SEDUTA STRAORDINARIA di I CONVOCAZIONE***

***Martedì 11 gennaio 2021***

***“Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) della città dell’Aquila predisposto e adottato ai sensi del Decreto Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 agosto 2017, n. 397 ss.mm.ii. recepimento delle osservazioni e approvazione”***

*... Problema tecnico di rete (interruzione operativa linea Vodafone nelle regioni Abruzzo, Marche e Molise). La trascrizione riprende a seguito del ripristino della rete.*

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Va bene Angelo, ho capito, bisogna approfondire, stiamo approfondendo in questo momento, il Consiglio comunale è qui per questo, per approfondire, modificare se necessario approvare se è doveroso. Quindi stiamo qui proprio per fare questo, è inutile che parliamo sempre delle stesse cose, adesso stiamo qui in Consiglio comunale, c'è una proposta di delibera, ci sono allegati dei documenti, degli elaborati che sono stati pubblicati in tempo debito e quindi adesso abbiamo tutto il necessario per discuterne in tranquillità. Vediamo, valutiamo se questo... se questa delibera deve passare, oppure meno, oppure essere modificata, siamo qui per questo. Quindi adesso io do...

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE PAOLO ROMANO***

Presidente?

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Prego, Romano

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE PAOLO ROMANO***

Domanda, se ha ancora l'Assessore vicino, l'Assessore Mannetti, visto che il PUMS necessita di diversi piani attuativi, come ricordava giustamente l'Assessore Mannetti, vorrei fare la domanda se questi piani attuativi, soprattutto quello del traffico, ma anche quello del trasporto urbano e quello del Bici Clan, del Peba, passeranno in Consiglio comunale oppure saranno solamente atti di Giunta, perché chiaramente è una riflessione di non poco conto, perché lì si parla di numeri e quindi entriamo nei dettagli, e quindi chiaramente sarà anche un quarto...

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Paolo, lo faccio dire all'Assessore Mannetti perché è stata chiamata in causa, ma credo che è doveroso far passare i piani attuativi al Consiglio comunale. Prego Assessore, se vuole rispondere anche lei, ma un minuto

### ***INTERVENTO DELL'ASSESSORE CARLA MANNETTI***

Allora velocemente, sugli interventi riportati nel capitolo 12, c'è sia il limite temporale sia i costi, poi c'è una tabella che prevede i costi di tutti quanti gli interventi del piano, che sono 104 milioni 284,091 di cui già disponibili, all'epoca dell'approvazione in Giunta ma adesso i fondi sono aumentati, 56 milioni di euro. Quindi la metà degli interventi previsti nel piano hanno la copertura finanziaria. Per quanto riguarda i piani di settore lo prevede la Legge, cioè non è che lo decido io, cioè i piani di settore sono di competenza del Consiglio, è ovvio. Quindi questo mi aiuta pure a far capire che ovviamente il piano urbano di mobilità dà delle indicazioni di massima, poi nel dettaglio ci si entra con i piani di settore. Ovviamente sono delle indicazioni di massima che seguono una filosofia che abbiamo cercato di spiegare, poi se vogliamo discutere tutti gli interventi uno per uno... Su Roio, sulla funivia di Roio io ho risposto, non l'ho lanciato io comunicato stampa, sono stata chiamata in causa e ho risposto. Però voglio dire una cosa, cioè il Consiglio non è stato tenuto fuori, perché il Consiglio è stato informato di tutto, poteva partecipare a tutti gli incontri, i consiglieri sono stati invitati agli incontri, i capigruppo, però non sono venuti, quindi cioè non è che me ne potete fare a me una colpa e dire... cioè se io non avessi fatto queste cose, cioè mancato invio dei documenti, mancati inviti, mi sarei prese tutte le responsabilità. Siccome su queste cose ci siamo stati molto attenti, mi dispiace oggi sentirmi dire che il Consiglio fino adesso è stato tenuto fuori. Non è vero e poi abbiamo avuto anche un confronto in Commissione quindi... cioè questa cosa è ingiusta, io mi sono presa in questi anni tutte le accuse possibili e immaginabili, però questa la ritengo veramente ingiusta

### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Va bene, grazie Assessore Mannetti. Io devo precisare soltanto una cosa perché è stato toccato l'ufficio di presidenza e mi fa male quando praticamente l'ufficio di presidenza viene tirato in ballo e non a ragione. Perché io accetto tutte le critiche però, mi fanno osservare proprio dall'ufficio di presidenza, che a pagina 13 della proposta di deliberazione oggi in discussione del PUMS, nel corpo della delibera che è stata inviata sette giorni fa, a pagina 13, c'è scritto *“da precisare che il PUMS e tutti gli elaborati ad esso allegati, sono pubblicati nelle apposite sezioni del sito istituzionale dell'ente, sul sito [www.pumslaquila.it](http://www.pumslaquila.it) e vengono depositati in atti presso il Settore Urbanistica Mobilità e Trasporti e potranno essere visionati dai Consiglieri. Le tavole, gli elaborati, le relazioni, i documenti di sintesi sono pubblicati dal 9.03.2021 sul sito istituzionale del Comune dell'Aquila sul sito [pumslaquila.it](http://pumslaquila.it). I link sono evidenziati in blu a pagina 13”*. Detto questo, per una questione di correttezza nei confronti dell'ufficio di presidenza che insomma lavora sempre a testa bassa e quindi

non mi sento praticamente di fargli diciamo subire delle lamentele dal mio punto di vista ingiuste. Quindi andiamo avanti e chiedo di intervenire all'Ingegnere Ciurnelli. Prego, Ingegnere. Siccome mi aveva chiesto un Consigliere comunale di farle una domanda, se c'è differenza tra il PUMS diciamo passato e quello odierno, quindi nella sua relazione se può fare un cenno anche a questa domanda

### ***INTERVENTO DELL'ING. STEFANO CIURNELLI***

Buongiorno a tutti. che differenza c'è tra il PUMS odierno è il PUM del 2007, anzi 2009 scusate. La città, le persone, la vita che hanno vissuto in questi anni direi, un'esperienza irripetibile e unica che mi ha visto coinvolto mio malgrado e che mi lega anche con grande affetto a questa città. E credo che tutti voi siate testimoni di come, forse in maniera che non ha eguali in Italia, questa città, oltre aver vissuto gli eventi sismici, abbia poi vissuto anche la pandemia. Una città che, a causa degli eventi sismici, ha visto diventare la mobilità sempre più individuale e che questo poi è stato ulteriormente aggravato dagli eventi pandemici. I rilievi che erano stati fatti nel 2009 già ci avevano detto che questa è una città, era una città di 50 mila abitanti, visti quelli che se ne erano andati, che sviluppava una mobilità equivalente a quella di una città di 80 mila abitanti, su auto privata. La pandemia chiaramente, nonostante il rientro a casa, nelle proprie case di una buona parte dei cittadini, ma non tutti, ha aggravato questa situazione come dappertutto in Italia. C'è poi una consapevolezza nuova che occorre cambiare registro. In realtà questo è necessario, sarebbe... anzi testimonierebbe che si è sbagliato nel tempo, alcuni interventi sono e debbono rimanere centrali, soprattutto quelli che riguardano la transizione da una mobilità individuale su mezzo motorizzato, a una mobilità collettiva. E mi riferisco in particolare al potenziamento dei servizi ferroviari, mi riferisco alla evoluzione che ha avuto il progetto di asse portante in direzione est-ovest che, badate bene, si ha avuto le vicende che ben sappiamo, ma ciò che era stato intuito allora rimane vero oggi, anzi, trova nel metrobus una risposta necessaria all'espansione della città, cosa che chiaramente la tranvia su gomma non avrebbe potuto in alcun modo, ma questo era già stato intuito, soddisfare. E tra l'altro, c'è da dire questo, L'Aquila è stata la più piccola città, in epoche non sospette, a introdurre i metrobus, alias brt, come ipotesi di trasporto rapido di massa, chiaramente con le dovute declinazioni viste le dimensioni del contesto. Cosa che nel 2020, in piena pandemia, ha trovato una collocazione definitiva nel novero delle soluzioni possibili, talché anche altre città più grandi hanno fatto riferimento a questa tecnologia. E questo mi auguro sarà ben sperare alla rapida attuazione di questo intervento e alla sua possibile espansione, atteso che ancora, nonostante le ripetute sollecitazioni, da parte del ministero non è arrivata l'autorizzazione al progetto definitivo che è già stato inviato dall'amministrazione l'anno passato. L'altra differenza sostanziale, sempre rimanendo in tema di trasporto collettivo, la decarbonizzazione. Voi sapete che l'Europa ci impone una transizione ecologica importante, che non

più tardi diciamo del mese scorso, anzi per l'esattezza la fine di novembre, si è concretizzata in un decreto che prevede l'uscita di scena di tutti gli autobus fino alla classe Euro Tre compresa entro il prossimo biennio. Allora devo dire che, tutto sommato, questo piano è stato antesignano, prevedendo un programma di elettrificazione da estendere dalle navette a tutta la flotta. Le risorse per far questo, cito questo esempio per estenderlo a gran parte degli interventi del PUMS, per poi ritornare sulla filosofia generale. Le risorse per interventi così significativi non le potranno mai avere i comuni in forma autonoma, tant'è che il Ministero già nel 2019, aveva lanciato un bando per dotare tutti i comuni di un parco progetti che è necessario e prodromico a poter conferire dei finanziamenti. Perché il problema nel nostro paese è sempre stato quello di avere soldi e non riuscire a spenderli nei tempi debiti. Pensate che oltre il 40 per cento delle risorse del fondo di sviluppo e coesione settennale, debbono essere oggetto di riprogrammazione perché non si riesce a spenderli. Allora l'intento del Ministero con il PUMS, e parallelamente al PUMS, è quello di dotare le amministrazioni di un parco progetti attraverso cui superare le prime fasi di avviamento, che sono sempre le più complesse, per la realizzazione di un intervento che sono proprio la sua concezione. E questo dovrebbe valere un po' per tutti gli interventi. Tornando al ragionamento dei bus per esempio, il tema di aver ideato una rete, previsto delle frequenze che cambiano radicalmente l'approccio del trasporto pubblico a L'Aquila da una rete porta a porta con frequenze non leggibili, a poche linee forti, sei in tutto di cui una il metrobus, integrate anche con il trasporto su ferro. E poi una serie di linee invece a chiamata oppure a frequenza molto più ridotta tenuto conto delle caratteristiche della domanda delle frazioni. Questo ci deve aiutare a riequilibrare la mobilità facendo utilizzare il trasporto pubblico, non soltanto da chi non ha alternative, ma anche da chi oggi non vede un'alternativa nel trasporto pubblico. Questo è un po' la filosofia di intervento e anche di cattura di questi finanziamenti. Cito un dato, riguarda la mia città ma non sarà diversamente per L'Aquila. Non più tardi di quindici giorni fa, la mia città Perugia, grazie al PUMS ha ricevuto 14 milioni di euro per la prima fase di decarbonizzazione del trasporto pubblico, e questo è stato fatto sulla base delle previsioni del PUMS adottato e poi approvato in Consiglio comunale. La cosa è accaduta, l'approvazione due anni fa, prima della pandemia, ma vede la luce oggi, perché il PUMS è un piano strategico, cioè ha una portata decennale, non possiamo pensare di realizzare tutto e di pensare che tutto sia perfettamente definito nel PUMS. Perché, come ricordava l'Assessore, ma anche per un momento ecco chiedeva il... colui che è intervenuto, vi tranquillizzo, cioè il PUMS da la visione strategica, mentre i piani attuativi debbono entrare poi nel merito e comprendere esattamente come verranno effettuate, attuate le diverse misure. Naturalmente i piani, alcuni di questi sono già in corso di redazione per far sì che il Consiglio, al termine di questa consiliatura e a quella successiva, non debba ripartire da zero, perché l'amministrazione, soprattutto di questi tempi, non si può fermare. Vi dico un'altra cosa, rimango sul discorso generale ma penso

che il consesso richieda questo discorso generale, più che entrare nel merito tecnico di ciascuna scelta. Il PNRR che tutti invocano come una coperta che a un certo punto diventerà stretta necessariamente, avrà, a mio avviso, per la postazione, diciamo la posizione di osservazione privilegiata che mi vede fare in questo momento due piani regionali, in Puglia e in Sardegna, e quattro piani metropolitani, mi dice che molto facilmente, una parte degli interventi del PNRR che devono essere completati entro il 2026, per la loro portata, dovranno scivolare su altre fonti di finanziamento. E allora essere pronti con interventi comunque strategici, più piccoli, meno ambiziosi, che possono rientrare nella programmazione della mobilità sostenibile delle città, probabilmente potrebbero rientrare all'interno del PNRR. Per questo è importante, secondo me è un atto di responsabilità, discutere ciò che è venuto fuori da un lavoro credetemi faticoso con i cittadini, con le associazioni, per quello che è stato possibile, perché ha impattato, come è stato detto, sulla fase della pandemia, quella più acuta. La filosofia generale tiene conto, vi dicevo sono cambiate le persone, siamo cambiati noi nella percezione delle nostre esigenze, nella stanchezza dovuta a questi condizionamenti, ma anche nella percezione che bisogna dare una svolta, anche nelle città di dimensioni medie, come ci dice l'Europa, con delle linee guida che adesso finalmente riconoscono quello che io vado dicendo ormai da dieci anni. È inutile guardare solo le grandi città, dobbiamo, in un paese come il nostro, guardare le realtà di medie e piccole dimensioni, anche quelle, anche quelle. Allora, per esempio, perché ipotizzare a L'Aquila, vista la sua conformazione orografica, oltre 30 chilometri di percorsi autonomi in bicicletta. Perché la tecnologia oggi, rispetto a quello che era dodici anni fa, è cambiata e anche la percezione, ed è per questo che oltre metà degli investimenti che prevede questo piano, sono dedicati alla mobilità ciclopedonale e al trasporto pubblico, in una forma più diffusa che rispettando, nel solco di quello che era stato fatto nel PUM precedente, adesso si apre a una logica di sistema, con un approccio più flessibile. Perché la smart mobility è cosa degli ultimi cinque anni, sei anni, e anche la digitalizzazione, ma anche l'alfabetizzazione diciamo della nostra generazione, io sono prossimo ai sessant'anni per cui mi ci posso mettere dentro, comincia ad avere, come dire, manualità come i nostri figli, i nostri nipoti, con tutti quei dispositivi indispensabili a fruire del bike sharing, piuttosto delle tariffe integrate e allora su questa strada dobbiamo incamminarci. Questa scelta, come dire, coraggiosa, che chiaramente poi andrà praticata assolutamente, e che va a integrare il vecchio impianto è fondamentale. È fondamentale perché raccoglie una sfida che è quella di credere, come stanno facendo tante città anche di piccole e medie dimensioni in Europa, che è possibile sostituire l'auto privata anche in contesti orograficamente complessi, attraverso la combinazione di più opzioni di mobilità integrate tra loro, trasporto pubblico, mobilità ciclistica, volendo car sharing, questo nelle realtà più grandi, con una garanzia, la comodità e quindi punti di ricovero in attesa del trasporto pubblico, informazioni alle paline, possibilità di comprare il biglietto anche tramite telefono,

conoscenza degli orari di passaggio alle fermate e degli orari programmati. Combinazione di queste modalità di trasporto tra loro, il ferro e la gomma, un'integrazione con il biglietto di trasporto pubblico extraurbano, che è stata già sottoposta alla Regione e che candida questo territorio, il cratere nel suo complesso, ad essere l'area di prima applicazione. Chiaramente queste cose vanno presidiate, non sarà questa consiliatura, sarà la prossima, chi guiderà la città si dovrà far carico responsabilmente prima di tutti di questi interventi. La sicurezza, muoversi fuori dalla propria automobile per molti di noi a ragione, per l'amor di Dio, è come dire oggi muoversi un po' in quella parte delle antiche carte geografiche dove c'è scritto ics sunt leones, ecco non deve essere più così. Per questo motivo questa attenzione alle ciclostazioni, questa attenzione alla continuità dei percorsi ciclopedonali, e anche alla raccomandazione che tutte le viabilità che sono state previste per riammagliare, ascoltando le frazioni, tante situazioni di disagio che non sono temporanee, perché la città si è trasformata in maniera irreversibile. E allora questa è l'unica città in cui ho visto un intervento sulla sosta e sulla viabilità che è quasi pari a quello del trasporto pubblico. Molte altre città, faccio l'esempio, la città metropolitana di Bologna, ha detto mai più strade se non sono già programmate o rispondono a un problema specifico di gravissima sicurezza, in tutti gli altri casi soluzioni diverse. Non poteva essere così qui, trovate tanti interventi piccoli, io penso sempre all'attraversamento di Sassa, penso al riammagliamento della zona di Preturo, penso alla messa in sicurezza a Monticchio e potrei continuare. Ma qui il problema non è tanto, poi si studieranno man mano che ci sono i progetti, questi comunque dovranno ripassare in Consiglio, adesso si tratta di capire la filosofia. Dobbiamo aiutare la vostra gente, io mi permetto di dire la nostra gente, a capire che non chiediamo delle martirizzazioni sul campo tutti i giorni, ma stiamo mettendo in piedi un sistema in cui sicurezza, impatto ambientale, gradevolezza dei percorsi, possibilità di muoversi con libertà, non soltanto con le automobili, diventa pian piano possibile. Questa è la filosofia, dopodiché ci sono dei grandi interventi, e già chiudo perché non vi voglio rubare tempo ma semplicemente dare un input, un messaggio guardate, non un input, mi permetto, un messaggio visto il consesso con cui sto parlando, che non è un consesso tecnico, è un consesso delle decisioni alte, alte sul futuro della città. Ci sono dei grandi progetti no, si citava il tema del collegamento del Roio verso la stazione. Lì il discorso qual è stato, si riprendono progetti del passato, si cerca di capire? Guardate le idee, e poi si tratterà di capire il come realizzarlo, ci sono i danari per fare uno studio di fattibilità, non è che tecnicamente possano avere delle soluzioni, debbano avere necessariamente delle soluzioni diverse cambiando la consiliatura. Si tratta di interpretare e innestarle in una visione e non farne un collage di interventi scoordinati tra loro. Il PNRR con la rinnovata attenzione sulla dorsale interna che io vado predicando da vent'anni, tra Terni e Sulmona, in collegamento con L'Aquila con la lunetta a Pratola Peligna, ci sta dicendo una cosa che, al di là che sia a idrogeno, elettrico, non è questo il problema per L'Aquila, il problema per

L'Aquila è non essere isolata, questo va presidiato. Quello che a noi interessa è avere due tipi di collegamenti, i collegamenti verso il corridoio adriatico, che diventerà rete core, lo sapete, lo ha detto anche il vostro Presidente, eravamo insieme, ci siamo visti in Puglia insieme agli altri tre presidenti, grazie a questa azione Pescara sarà nel corridoio della rete core. Dice “ma questo che ci interessa?”, ci interessa nella misura in cui il porto di Ortona, la stazione ferroviaria di Pescara, l'aeroporto potranno essere un caposaldo a cui guardare assieme alla storica destinazione di Roma, non soltanto per andare ma per far venire turisti, per far venire studenti e tornare studenti, più di quelli che ce ne erano. Allora è chiaro che abbiamo bisogno di un'ossatura e questa ossatura per noi riguarda i collegamenti lunghi, ma anche la possibilità nel cratere di sfruttare la ferrovia senza un aggravio insostenibile dei costi, in coordinamento della rete su gomma. Questo è il senso di quello che vedete nella tavola, che vedete nella relazione, con questa attenzione ai nodi di scambio, ai sottopassi pedonali, alle ciclostazioni, perché l'idea è quella appunto di avere, attraverso la sovrapposizione dei treni che, venendo da Terni, oggi si attestano a L'Aquila, e noi vorremmo far attestare almeno fino a Bazzano, se non direttamente proseguire verso Sulmona, e quelli del contratto dell'Abruzzo che da Sulmona oggi si fermano a L'Aquila, che vorremmo portare a Sassa. La sovrapposizione di queste due missioni, da luogo a un'intensificazione a carico evidentemente non del bilancio comunale perché non è competenza del bilancio comunale ma di quello regionale, per avere la distribuzione sul polo dell'Aquila, polo universitario, polo di eccellenza, non soltanto per l'università, e poi turistico, la possibilità di avere un collegamento nelle ore di punta ogni trenta minuti, perfettamente coordinato con gli autobus per poter drenare e distribuire l'utenza all'interno del territorio comunale. E in questa logica allora ha un senso la previsione anche di questo collegamento diretto verso il Roio. Il come, e ho sentito parlare di un tratto ipogeo, in realtà nella relazione è scritto soltanto dell'esigenza di avere un piccolo tratto pedonale meccanizzato dalla fermata della terza rete a chiamata, che gestisce i collegamenti con le frazioni del piano di Roio, verso questo punto. Perché? Perché questo collegamento, per le sue caratteristiche, può consentire di unire, assieme al trasporto a chiamata, due esigenze, quelle rarefatte che ci sono dal piano verso la città, per le caratteristiche della dispersione insediativa che caratterizza questo piano, con le esigenze molto più sistematiche legate all'accesso all'università e al convitto che c'è vicino, e legarle alla stazione e da lì, con il bike sharing, con le navette, alla città nel suo complesso. Questo è un esempio di integrazione che chiaramente va tutto costruito, il PUMS non è un progetto, è un piano che dà una visione. Mi fermo qui dicendo un'ultima cosa relativamente al tema delle risorse che apre, ormai non sarà cosa di questa legislatura, sarà un tema della prossima consigliatura, un lavoro che è veramente tutto nelle vostre mani, o di chi verrà e che io raccomando caldamente per i frutti che può portare. Diceva giustamente l'Assessore Mannetti, richiamava la tabella che abbiamo fatto in cui dichiaravamo le risorse necessarie, quelle disponibili,

ma anche evidenziavamo come, una parte importante di queste risorse, attengono a un livello superiore che è regionale o nazionale. Ecco, tutto ciò va presidiato, le grandi agenzie, i grandi enti che si occupano di trasporti, sono affamati di collaborazione vera con i territori e soprattutto di un presidio che non può essere che di coloro che rappresentano i cittadini, e qui avete perfettamente ragione, nel stipulare accordi che portino progettazioni conformi e le facciano viaggiare per arrivare agli interventi. Mi riferisco alla Statale 17, per esempio, con le ipotesi di alleggerimento della zona di Bazzano, che è diventata una zona strategica ma anche congestionata della città, mi riferisco alla ferrovia evidentemente, mi riferisco ai temi del trasporto rapido di massa, che dicevamo prima, che sono il metrobus ma, in quanto trasporto a fune o altra modalità, questo lo dirà lo studio di fattibilità, il collegamento con il Roio. Sempre più il Ministero della Ricerca Scientifica cerca di ribaltare l'approccio è di andare nella visione europea degli atenei più piccoli con elevata specializzazione. Io ve lo auguro di cuore guardate, questa prospettiva, quella di una città dove si vive bene e di una città che sa proporsi con il patrimonio monumentale storico che ha e il contesto ambientale in cui si trova, come polo turistico nell'ambito dell'Appennino. Il PUMS prova a fare questo, forse in un modo non perfettamente comprensibile? Lanciamo meglio questo messaggio, gli ingredienti ci sono tutti e sono frutto di una storia lunga di cui sono stato, e mi onoro di questo e vi ringrazio, testimone nell'arco di dodici anni, tredici anni e vi auguro veramente di tutto cuore che, al di là di tutto, possiate centrare questi obiettivi. Io mi fermo qui e naturalmente sarò a disposizione, tra virgolette, dietro le quinte, nel lavoro che con gli uffici e con l'Assessore vorrete fare. Grazie e buon lavoro

#### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie Ingegnere Ciurnelli, per l'esposizione chiara e precisa, per questa disponibilità che ha dimostrato. Quindi adesso apro gli interventi iniziando con il Consigliere Masciocco che si è già prenotato. Prego, Consigliere Masciocco

#### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE GIUSTINO MASCIOTTO***

Grazie Presidente. Allora, ci troviamo ad approvare oggettivamente un provvedimento importante che, come è stato detto, delinea diciamo il futuro della mobilità nella nostra città. Nel frattempo saluto il Dottor Ciurnelli che ormai è un aquilano d'adozione, quindi nel senso che, lo ricordavamo anche prima, fa vedere l'analisi prima del terremoto, dopo il terremoto, ma le problematiche più o meno sono le stesse perché, con la realizzazione dei Progetti C.a.s.e. nelle frazioni, di fatto le frazioni già erano presenti nella città, erano mal collegate, oggi è peggiorata la situazione. Però diciamo che è affascinante ascoltarlo perché, se lei mi dice, una città che migliora la mobilità, migliora la bicicletta, migliora la metrobus, migliora migliora migliora, questo è quello che si auspica, poi bisogna metterlo

a terra e vedere come funziona. Perché lei ci ha detto adesso che gli ingredienti ci sono tutti, poi sono le dosi degli ingredienti che fanno il risultato. Cioè, poi bisogna, per ogni ingrediente, sapere qual è il peso da utilizzare per poter poi realizzare l'intero. E cerco di spiegarmi perché alcune risposte non ci sono, non potrete darcele, e sicuramente, perché poi è tutto legato a come risponde il cittadino, a come è educato il cittadino, a come il cittadino può essere obbligato da parte dell'amministrazione con degli atti, tra virgolette coercitivi, tipo la chiusura del centro storico, tipo alcune limitazioni, per quanto riguarda le macchine, per poter invece poi favorire altri tipi di spostamento. E allora io vi dico, e lei lo sa, l'eliminazione di tutti i passaggi a livello che vanno da San Gregorio fino a Sassa, oltre Sassa, là c'era l'idea di fare la cosiddetta metropolitana su ferro che collegasse, questo era un vecchio cavallo di battaglia di Cialente, che collegasse San Gregorio poi a tutta la zona ovest. Bene, io abito a Tempera, cioè quindi nella zona est, la zona dove lei dice sulla 17 è congestionata, io alle fermate di Bazzano... alle fermate di Sant'Elia, alle fermate sotto di San Gregorio, alle fermate di... io non ci ho mai visto nessuno, non so se mai qualcuno abbia preso il treno da quelle stazioni temporanee, non lo so. Cioè questo sarebbe da capire perché se è vero che quel tipo di tratto potrebbe essere asservito, tu dovresti migliorare la recettività alla stazione dell'Aquila. Cioè è alla stazione dell'Aquila che tu mi devi permettere in cinque minuti di arrivare in centro, perché a quel punto io posso arrivare a Paganica, lascio la macchina a Paganica, prendo il treno, scendo alla stazione e tu mi porti a Piazza Duomo. Quindi io, da quando prendo il treno a Paganica fino al centro storico, ci metto dieci minuti, un quarto d'ora, diventa conveniente perché io non devo impazzire a trovare il parcheggio. Però come dicevo, nonostante oggi c'è questo tipo di servizio, molto probabilmente non c'è collegamento da parte della stazione

#### ***INTERVENTO DELL'ING. STEFANO CIURNELLI***

Non c'è nemmeno la frequenza, e proprio su quello lavoriamo, ha ragione

#### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE GIUSTINO MASCIOTTO***

Infatti lei ci parlava di grosse imprese di trasporto che sono interessate a questo, noi svolgiamo, con tutta la con tutto il bene che voglio all'AMA, noi svolgiamo questo lavoro con l'AMA, con dei pullman che l'ultimo che hanno tolto due anni fa aveva una targa AQ70000 che io prendevo, ormai lei si avvicina ai 60 anni, io li ho superati, io lo prendevo quando andavo a scuola. Allora è vero che AMA ha rinnovato in parte il parco con i contributi, i finanziamenti, cioè non stiamo qui a fare delle rivendicazioni politiche, io dico, se tu vuoi investire, per esempio come diceva, ha pure denunciato il capogruppo del PD Palumbo, se tu vuoi fare i pullman elettrici, poi dovrai fare anche delle stazioni dove i pullman elettrici vengono ricaricati, perché altrimenti, cioè se tu hai una forza di ricarica, tra

virgolette, di cinque pullman, vuol dire che sono cinque quelli che puoi mettere in frequenza, se ce l'hai di dieci sono dieci quelli che ci puoi mettere. Le piste ciclabili, le piste ciclabili o sono vere o non sono vere perché, nel senso, chi ha avuto anche il piacere di viaggiare, oppure di andare nelle città del Nord Europa, ci sono le piste ciclabili che addirittura hanno la precedenza sulle macchine, cioè le macchine viaggiano come se loro viaggiassero su una pista di auto, mentre le biciclette hanno diciamo la parte preferenziale. Se si arrivasse a quel tipo di attività, tanto di cappello, però noi a L'Aquila abbiamo visto che, per quanto l'Assessore Mannetti ci voglia mettere l'impegno eccetera, ci sono delle corsie condivise, delle corsie che poi si cancellano, noi abbiamo il sale d'inverno. Già le strisce pedonali da noi durano diciamo tra un mese e un mese e mezzo, dipende se quando le hanno fatte c'era il sole o era umido. Quindi immaginiamoci... mentre le piste ciclabili, per funzionare, dovrebbero essere proprio dedicate, cioè nel senso, a quel punto c'è all'andata e al ritorno e allora uno comincia a maturare. Per quanto riguarda l'esempio che lei mi portava della sua città, Perugia, bellissima città, ma il centro storico di Perugia è sempre stato chiuso però, ci saranno altri problemi, beh però si può usufruire in una maniera diversa. Lì è una questione poi di attività, cioè di coraggio, a lungo andare porta sicuramente dei benefici perché, dovunque i centri storici sono stati chiusi, hanno prodotto un aumento del commercio, hanno prodotto un aumento delle attività e hanno prodotto anche un benessere delle persone che si sono viste, quelle che avevamo diciamo le abitazioni all'interno dei centri storici, hanno avuto una rivalutazione fondiaria notevole. A maggior ragione noi che il centro storico è intonso adesso, perché...

#### ***INTERVENTO DELL'ING. STEFANO CIURNELLI***

Infatti uno degli interventi, mi scusi Dottor Masciocco, uno degli interventi invariati nel PUMS è proprio l'AZTL 024 del centro, che sarà un approdo di questo ragionamento

#### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE GIUSTINO MASCIOTTO***

È prevista nel 2027...

#### ***INTERVENTO DELL'ING. STEFANO CIURNELLI***

No, il piano, per sua definizione, lavora all'orizzonte finale, voi potrete attuarla attraverso il PGTU anche prima, quindi questo si tratta di capirlo man mano che la ricostruzione va avanti, ma si possono anticipare delle cose. Prego, mi scusi che l'ho interrotta

#### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE GIUSTINO MASCIOTTO***

Poi, come si diceva, e come è previsto, noi abbiamo dei grandi problemi e lei non può non conoscerli,

per quanto riguarda i collegamenti ferroviari. Noi siamo stati esclusi dall'alta velocità per quanto riguarda l'est e l'ovest, si sta in qualche modo pensando di collegarsi prima ad Avezzano e poi a Roma. Ma la strada, l'autostrada prima era a due corsie, adesso lo hanno fatto a tre corsie dopo il casello, ma sempre due ore per arrivare a Roma ci vogliono. Per andare a Pescara prima c'era la strada normale, ci voleva un'ora e mezza, adesso, pur avendolo allargata da San Pio in poi, sempre un'ora mezza ci vuole. Cioè noi, se non ci si investe, non dico a perdere, ma dovrebbe in qualche modo la Regione, lo Stato capire che se L'Aquila dovrà essere baricentrica, cioè quindi vecchio Appennino Parco d'Europa con la dorsale appenninica e L'Aquila collegata, come diceva lei, attraverso la parte interna, verso i collegamenti. Però questo non avviene, quindi anche questo è problematico. La chiusura del centro storico, secondo me è fondamentale, perché se tu crei difficoltà nel... però poi le pressioni dei commercianti... cioè addirittura noi abbiamo ancora l'idea di voler parcheggiare a via Sallustio, di parcheggiare in Piazza Duomo ancora oggi. Cioè oggi, se lei si ferma a via Sallustio, ci stanno le macchine che salgono e scendono per trovare un parcheggio, parcheggiano da tutte le parti. Ora, non si può pensare di poter ricostruire la città e far funzionare un piano urbano, ecco allora che dicevo, cioè questo è un cappello, questo che verrà approvato è un desiderata. Poi l'Assessore Mannetti rivendica la partecipazione, io questo non posso negarglielo, cioè comunque sia gli appuntamenti ci sono stati, quindi non è che si può negare questo fatto qua. Credo che far credere, però far pensare che questo... vede, lei è stato onesto sotto profilo intellettuale, cioè lei detto "questo è un piano su dove andare, poi bisognerà vedere chi lo realizza, come lo realizzi, quali sono i soldi, quali sono...", cioè su un'idea di aumento del trasporto pubblico con l'energia elettrica, cioè quindi pulito, con l'aumento delle piste ciclabili, l'eventuale aumento dei parcheggi eccetera eccetera, chi può non essere d'accordo? Sulla chiusura del centro storico chi può non essere d'accordo? Il problema è che poi, quando tu lo vai a declinare o prima delle elezioni o dopo le elezioni, ti rendi conto che questo non funziona. Perché bisognerebbe, fosse... io fossi con il prossimo sindaco che vinca le elezioni a giugno, la prima cosa che farei è chiudere il centro storico, perché? Perché poi ho cinque anni di tempo per far vedere che le cose sono migliorate. Invece no, perché ogni qualvolta si viene eletti, si pensa a come poter essere riletto la volta successiva e non a come cambiare la città per poterla poi lasciare agli altri in una maniera più dignitosa. Ecco perché dicevo che le problematiche... ricucire le frazioni, ma a lei sembra normale che il PUMS possa essere slegato da un nuovo piano regolatore? Noi non ce lo abbiamo il piano regolatore, cioè non lo fece Cialente in dieci anni, non lo ha fatto questa amministrazione in cinque anni. Quindi sono... diciamo che gli attori che stiamo in Consiglio comunale, chi per cinque anni, chi per quindici anni, non hanno modificato un piano regolatore. Quindi se non sappiamo, le casette, noi abbiamo più di 3.500 abitazioni che sono sparse sul territorio nazionale e che molto probabilmente vanno anche a incidere sui flussi e voi non conoscete, perché

quelli comunque prendono la macchina per andarsene e se tu non sai che in quel posto ci sono tutte quelle... allora queste cose qua il PUMS può funzionare bene come direttiva perché l'altro è sempre in progress, cioè per forza di cose tu poi dovrà e fare delle scelte, fare una strada piuttosto che un'altra perché se tu per esempio ti metti in testa che ogni strada che rinnovi o che tocchi ci fai la pista ciclabile a fianco magari in dieci anni hai fatto trenta chilometri, non ti serve avere un finanziamento di 30 km, ma se tu già cominci a pensare che quando tocchi una strada per allargarla ci fa la pista ciclabile...

***INTERVENTO DELL'ING. STEFANO CIURNELLI***

Bravissimo, tutte previste così infatti le opere per espressa indicazione, sono tutte così

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE GIUSTINO MASCIOTTO***

Perfetto, ecco, perciò dicevo però là ci vuole una diversità di vedute cioè ci vuole l'aiuto di tutti perché io polemiche sul PUMS non ne faccio, io faccio la polemica soltanto se qualcuno mi dice che con questo ho sistemato la città, no con questo penso di sistemare la città in un certo modo se poi tutti gli ingredienti sono pesati bene per realizzare una torta che poi è mangiabile. Grazie

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie Consigliere Masciocco, è pur vero che da una parte bisogna pur iniziare, quindi iniziamo bene poi vediamo quello che succederà. Palumbo quindi si è prenotato il Consigliere Palumbo, prego Palumbo

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE STEFANO PALUMBO***

Buongiorno Presidente, mi sentite bene, ok, buongiorno a tutti, ritengo insomma dagli interventi che mi hanno preceduto che la discussione di oggi sia un passaggio tra i più importanti

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Scusa Stefano Palumbo, se può attivare scusami cortesemente il video così la vediamo pure, se non ci riesce non fa niente, la sentiamo benissimo, comunque prego

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE STEFANO PALUMBO***

Aspetta che vedo di...

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

No, però va bene così, anzi è meglio prego, però la sentiamo, naturalmente scherzo! Va bene così la stiamo benissimo, prego

### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE STEFANO PALUMBO***

Mi si è bloccato tutto il tablet, spero che si sente l'abbiamo fatta no la prego, ok allora scusate continuo così perché non riesco; allora gli interventi che mi hanno preceduto mi hanno stimolato anche alcune riflessioni che voglio condividere con voi, pensavo che sarebbe interessante recuperare il dato relativo al numero di auto presenti in Italia nel 1975, anno che è l'anno di approvazione del Piano Regolatore Generale da parte del Consiglio Comunale dell'Aquila, con il dato delle auto che circolano attualmente; io sono nato un paio di anni dopo quindi conservo ricordi diciamo dal 1980 in poi e posso testimoniare d'esempio che almeno per la mia famiglia, la mia famiglia disponeva della metà dei mezzi di cui dispone oggi. Credo che valga un po' in generale per tutte le altre famiglie. Dico questo perché in 50 anni è cambiato il mondo, la società è cambiata nei suoi costumi, nelle sue abitudini e anche l'assetto urbanistico della nostra città grazie o a causa, questo non lo so, di quel Piano Regolatore e sicuramente invece per colpa del terremoto del 2009 è un evento che ha finito tra l'altro di estendere la nostra città che ormai è dispersa su un territorio sempre più ampio con un conseguente crescente difficoltà nell'erogazione dei servizi pubblici tra cui quella del trasporto pubblico urbano che senza offesa per nessuno credo che sia oggettivo quello che dico, è pesantemente inefficiente anche per le ragioni che citava l'Ingegnere Ciurnelli. Sappiamo che a L'Aquila la stragrande maggioranza della popolazione si sposta in automobile e non con i mezzi pubblici, questo ce lo ricordano anche gli studi che annualmente escono sulla qualità urbana delle città e L'Aquila, non so se quest'anno è cambiato poco ma ricordo essere se non la prima tra le prime tre città con il tasso di motorizzazione più alto tutte le città capoluogo italiane; il dato che ricorda era di 765 auto ogni 1.000 abitanti. Se da questo calcolo escludessimo i minorenni che non possono naturalmente guidare, avremmo un rapporto auto persona pari a circa 0,9, cioè tradotto in maniera semplice in città abbiamo quasi una automobile privata a testa e questo è un dato che da solo credo faccia capire che la mobilità in città non potrà mai funzionare a queste condizioni perché ogni abitante che si sposta oppure anche semplicemente che lascia la propria automobile che occupa uno spazio di circa 10/15 metri quadrati crea una richiesta di spazio pubblico per viabilità e parcheggio che è spropositata, spropositata ed è un fabbisogno che non mai riusciremo a soddisfare. Quindi il tema che è posta alla base di questo PUMS di poter in qualche modo ribaltare questo paradigma credo che sia non solo condivisibile ma anche un impegno da perseguire con tutta la convinzione possibile. Il tema secondo me al centro di qualsiasi ragionamento che dovrebbe fare un amministratore pubblico a L'Aquila è quello di chiedersi come ci si sposta in città rispetto a quali centralità urbanistiche. Ho fatto tutta

questa premessa perché vorrei condividere con voi un'altra lezione, ovvero che il Consiglio Comunale di questa città è chiamato oggi ad approvare il PUMS che altro non è che un aggiornamento del PUM adottato dalla precedente amministrazione, di cui l'Ingegnere Ciurnelli era sempre il coordinatore scientifico ma non è riuscito in 50 anni ad aggiornare il Piano Regolatore Generale; di certo quindi non si poteva chiedere all'Assessore Mannetti di restare con le braccia conserte a causa della dell'inerzia da parte del Settore Urbanistico, ma ci dobbiamo anche dire questo credo che sia una flessione che non debba offendere nessuno ma che sia anche questa una considerazione oggettiva, che il difetto di fabbrica è evidentemente di un piano della mobilità che viene redatto in questo contesto è proprio la mancanza di una strategia urbanistica che provasse a guidarlo verso una città nuova passo con i tempi e non quella immaginata 50 anni fa, perché questo secondo me è un handicap che naturalmente chi ci ha lavorato ha provato ad aggirare, a sopperire a queste criticità ma evidentemente è un handicap che pesa. Approviamo il PUMS senza il piano del trasporto pubblico urbano che viene considerato un piano attuativo e quindi dallo stesso PUMS e che quindi immagino verrà approvato successivamente, ma questo è lo scenario diciamo che oggi abbiamo davanti. Nel PUMS, io mi permetto adesso di entrare un po' nel merito anche su alcune questioni più puntuali, nel PUMS sono riproposti tanti interventi già contenuti nel PUM della precedente amministrazione di cui diversi erano già programmati e anche finanziati e la domanda che faccio, che rivolgo a me stesso ma a tutti quanti è quella i motivi che hanno impedito in questi cinque anni di realizzarli parlo ad esempio del progetto di riqualificazione di Viale della Croce Rossa, nell'attuale PUMS è previsto la realizzazione di un'area parcheggio di 388 stalli, ma ricordo che quel progetto già finanziato è stato definanziato dall'attuale amministrazione per realizzare altri interventi come il Ponte Belvedere e la pavimentazione del centro storico. Penso al progetto unitario di Porta Leoni dove sempre in questo PUMS viene riproposto un parcheggio in luogo dell'immobile di case popolari che ci è voluto quattro anni e mezzo per raggiungere un accordo con la terra e si è arrivati a proporre un diciamo un parcheggio a raso motivato soltanto da considerazioni, necessità elettorali quando invece lì andrebbe realizzato un intervento che vada oltre il parcheggio ma in un'ottica di riqualificazione urbana di tutta l'area. Il collegamento meccanizzato dal terminal di Collemaggio fino a Viale Rendina che anche quello è un progetto che era inserito all'interno della riqualificazione, tutta l'area della villa, dell'em ciclo e che ancora oggi non viene realizzata; la variante di Sassa mi ricordo bene perché ho partecipato attivamente al, diciamo al finanziamento di quell'opera con la disponibilità della parte della Provincia nel 2016/17 a trasferire un impegno di bilancio che gravava invece sull'area di Preturo verso quella arteria che era ritenuta sicuramente più importante ed urgente, di fatto abbiamo passato cinque anni prima perché il progetto è stato, diciamo quei fondi sono stati dirottati altrove per poi dopo quattro anni essere riproposti come la soluzione, quando invece la soluzione era già a portata di

mano nel 2017; nel frattempo si era parlato di semafori sostitutivi che ancora non si vedono. Lo stesso dicasi per la variante di Monticchio, ancora forse ci rivelano i cartelli promozionali con la firma dell'Assessore all'epoca Provinciale Liris che annunciava l'inizio dei lavori. Penso ai lotti A, B, se non quello C della variante sud dell'Anas che avevano un finanziamento, erano dei progetti se ne era parlato è dibattuto ampiamente in Commissione, in Consiglio Comunale, io vorrei capire perché in questi cinque anni non si è fatto un passo avanti su un progetto che naturalmente aveva l'ambizione almeno dal tratto da Sassa fino alla Mausonia, di migliorare la situazione attuale decongestionando alcuni punti critici della mobilità urbana e poi affrontare sicuramente con più attenzione e dettaglio il lotto C della variante che aveva incontrato diverse resistenze. Ecco, è su questa mancanza di concretezza dell'Amministrazione che io do un giudizio nettamente negativo e di cui la stessa risponderà naturalmente ai cittadini per quanto riguarda l'operato di questa di questa consiliatura; adesso però voglio entrare in un altro punto su cui in questi giorni mi sono confrontato attraverso la stampa pubblicamente con l'Assessore Mannetti perché nel PUMS viene riproposto anche il collegamento a fune tra L'Aquila e Roio e dico che viene riproposto perché l'Ingegnere Ciurnelli lo ricorderà, era già inserito nel PUM ma fu stralciato dall'allora Consiglio Comunale cui io non facevo ancora parte, tramite un emendamento. Io ricordo questo passaggio perché è chiaro che il Consiglio Comunale ha la facoltà di decidere attraverso emendamenti o proposte di modifica un piano che gli viene sottoposto, ma io ci tengo a ribadire che non sono affatto contrario a questo intervento, lo avrei fatto, avrei manifestato questa mia contrarietà nell'iter di formazione del piano, come diciamo altri cittadini attraverso l'osservazione hanno fatto, come potevo riservarmi la possibilità di farlo oggi, quindi quando l'Assessore Mannetti mi risponde contestandomi oppure prendendosi sul fatto perché, che non sono state fatte osservazioni le rispondo che uno non le ho fatte perché non sono contrario, due avrei potute farle benissimo oggi; ma il punto è un altro e nella risposta della Mannetti spero che ci sia stata un fraintendimento e non un tentativo di fare confusione e distogliere, confondere le acque, perché non si possono sovrapporre e confondere i due livelli, quello della pianificazione ovvero quella del PUMS che indica tra gli obiettivi il collegamento a fune tra L'Aquila e Roio; un altro è il livello della progettazione, un livello della progettazione che diciamo se ci fosse una logica avrebbe dovuto attendere l'approvazione del PUMS ma invece è stata avviata prima, è stata avviata diciamo entrando nel dettaglio, un dettaglio che naturalmente non era quello della pianificazione indicando secondo me in maniera ingiustificata un percorso che l'amministrazione ha scelto, quindi senza un confronto perché adesso siamo nella fase progettuale in cui si indica in queste richieste, in questo avviso per lo studio di fattibilità, il punto di partenza, il punto della stazione intermedia e il punto della stazione di arrivo e io da cittadino di Roio, da persona che ci vive da 44 anni vi dico che è un percorso impattante e poco funzionale quando invece altre soluzioni potevano

essere vagliate e valutate sicuramente più efficienti, più funzionali e meno impattanti di quella proposta. Allora quello che ho chiesto io ribadisco, è un invito ad un confronto non sulla sul livello di pianificazione, sulla scelta di introdurre nel sistema di mobilità urbana il collegamento a fune tra la frazione di Roio e L'Aquila, solo invece, quello che chiedo diciamo un confronto e una revisione di questo percorso perché vi assicuro che è pieno di contraddizioni perché insiste nell'area, nel punto in cui la stessa amministrazione comunale insieme all'amministrazione dei beni separati e di uso civico di Roio ha intenzione di intervenire con un'opera di riqualificazione, arriva in un'area che oltre a essere particolarmente impervia e scoscesa diciamo insiste nei pressi della, un'area che è una commemorazione dei caduti delle guerre, c'è la Via Crucis, cioè io la valutazione che fa, che ho fatto e che ribadisco è che questo sistema di mobilità di cui oggi attualmente voi vi occupate sempre relativamente a questo aspetto, ha possibilità di successo e soprattutto di sostenibilità se l'utenza è tale da fare della pineta di Roio un attrattore quindi sia per, diciamo dal punto di vista ambientale, potrebbe essere anche attraverso quello religioso ed altri, cioè ci vuole un sistema che complessivamente si regge, non una proposta buttata là senza aver ascoltato a sufficienza la popolazione e senza tener conto di tutte le criticità che potrebbero sorgere dopo nella fase esecutiva e che invece preventivamente andrebbero vagliate in questa fase; come ritengo ad esempio che è fondamentale per garantire la funzionalità di questo collegamento che la stazione centrale ritrovi o acquisisca, termine più corretto, una centralità che non ha mai avuto, in questo senso sarebbe utile non l'ho ritrovato veramente nel PUMS, chiedo se è stata una mia incapacità di ricercarla oppure se non c'è veramente, cioè la bretella di collegamento tra la Mausonia e la stazione centrale di cui si parla ormai da decenni e che l'Assessore Mannetti ha ripreso in più di un'occasione, di fatto rimane una evocazione ma non vedo passi in avanti, quando invece quello sarebbe fondamentale affinché l'area della stazione diventi un vero hub intermodale e quindi un punto di raccordo tra tutto il sistema di mobilità pedonale....

#### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Scusi Consigliere Palumbo, se può ripetere, una cortesia, la interrompo per chiedere se può ripetere il passaggio sulla stazione per cortesia, perché l'ultimo passaggio non è stato percepito qua dalla Presidenza, prego

#### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE STEFANO PALUMBO***

Allora dicevo, ai fini del successo dell'intervento, che lo ribadisco tra parentesi è chiaro che nel momento in cui si realizza una infrastruttura del genere, la prima cosa che bisogna garantire è la sostenibilità economica di questa infrastruttura per carità poi ci saranno i finanziamenti sul TPL,

tutta una serie di cose, però è chiaro che bisogna incentivare l'utenza e fare in modo che secondo l'ottica dell'Ingegnere Ciurnelli, no, del principio della comodità, è chiaro che la stazione centrale deve assumere quella centralità che io invoco da tempo e che ad esempio andrebbe garantita attraverso la realizzazione della bretella di collegamento tra la Mausonia e la stazione stessa, che da decenni se ne parla e più volte l'Assessore Mannetti ha ripreso nel corso di questa consiliatura, ma che non trovo all'interno del PUM più darsi che è stata una mia incapacità diciamo di reperire questo progetto e di cui vorrei avere qualche notizia

### ***INTERVENTO DELL'ING. STEFANO CIURNELLI***

Scusi, la interrompo un attimo, ha perfettamente ragione e quello è un intervento previsto dal PUMS, cioè il collegamento tra la Mausonia e il secondo fronte di stazione è uno degli elementi di punta come anche giustamente lei ricordava la possibilità di avere tutti i servizi di un vero e proprio terminal del trasporto pubblico e della mobilità condivisa; questo è anche integrato con la realizzazione del sottopasso passante della stazione, quindi se nella documentazione ci dovesse essere un errore, allora dobbiamo correggerlo

### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE STEFANO PALUMBO***

Vabbè, è talmente grande e voluminosa che probabilmente mi è sfuggito, però ci tenevo a metterla a corredo del mio ragionamento; dopodiché affronto un'altra serie di questioni, quindi con questo spero di aver chiarito all'Assessore Mannetti che la mia non è una richiesta strumentale ma è finalizzata ad evitare che i problemi che oggettivamente ci sono si ripropongano successivamente e poi costituiscono un impedimento per la realizzazione, come succede in tutte le realizzazioni delle infrastrutture, penso alla variante sud perché ci siamo passati ma ce ne sarebbero tanti altri di esempi. Poi su alcune altre questioni naturalmente mi sono permesso anche in passato di fare alcuni rilievi perché questa mancanza di visione insieme o semplicemente spesso di una mancanza di contemporaneità negli interventi, mettono in qualche modo qualche dubbio rispetto poi alla capacità di tradurre in operatività le buone intenzioni di un piano. Ad esempio quando il Comune ha acquistato gli autobus elettrici, immagino, immaginavo che se fosse preoccupato per tempo di capire come per caricare questi autobus adesso io diciamo mi sono permesso di rilevarlo pubblicamente e ad essere arrivati in soccorso il PNRR perché nell'elenco dei progetti richiesti da finanziare c'è anche quello dell'efficientamento energetico del deposito dell'AMA che immagino serva proprio a realizzare un parco fotovoltaico o qualcosa del genere per consentire all'AMA di poter ricaricare giornalmente tutti gli autobus elettrici di cui dispone. Un'altra questione che ho posto quando abbiamo approvato il piano di risanamento della stessa AMA che rivolgo tanto all'Assessore Mannetti che all'ingegner s

Ciurnelli, L'Aquila è l'unica città con i parcheggi gratuiti credo in Italia, mi domando se questo è un incentivo all'uso dei mezzi pubblici, se si ritiene in una strategia di questo piano che invece l'obiettivo casomai invece sia quello di rendere gratuito il trasporto pubblico e a pagamento invece quello del parcheggio; ci si pone l'obiettivo della pedonalizzazione del centro storico entro il 2027, ma allora mi chiedo qual è il motivo, qual è la strategia che sovrintende alla riapertura di Viale Ovidio, cioè la Fontana Luminosa dovrebbe essere un momento da valorizzare e da liberare dalle auto invece noi riapriamo un'ulteriore arteria quando invece da tempo erano state vagliate anche altre soluzioni, ad esempio di interrare tutta la viabilità sotto alla fontana luminosa per liberarla e ricollegarla con il parco del Castello. Tra le richieste fatte ho visto nell'interno del piano c'è una serie di richieste fatte a valere del decreto Mins 215/2021, ecco una di queste richieste è di 540 mila euro per la realizzazione del parcheggio di interscambio di Piazza d'Armi e io ricordo però che nel progetto del parco urbano di Piazza d'Armi era previsto già un parcheggio interrato sotto l'auditorium, anche qui sono passati cinque anni e quel progetto è ancora in alto mare. Insomma sarebbero veramente tanti i rilievi che potrei fare e tanti altri esempi che potrei citare per che mi portano anche a dubitare sulla capacità di attuazione nei tempi previsti di questo piano, che insufficiente, buono, ottimo che sia, poco importa ma io da un lato diciamo sono sempre portato a fare proposte, considerazioni, valutazioni che ho imparato in questi cinque anni sono sempre state mai accettate e molto spesso respinte dall'amministrazione, me ne dispiaccio ma non impedisce questo di continuare a fare il mio lavoro. Avevo ad esempio ecco suggerito questo, questa proposta a questo punto la rivolga all'Ingegnere Ciurnelli, di studiare la possibilità di realizzare, capisco che è complessa dal punto di vista ingegneristico, ma secondo me da alcuni di vista urbanistico invece sarebbe veramente importante significativo, una pista ciclabile lungo il tracciato dell'elettrodotto terna che verrà interrato e che collega Pettino con il Torrione, intercettando forse un terzo della popolazione aquilana e diciamo passando lambendo tutti gli istituti scolastici superiori; quindi questa era una di quelle proposte che secondo me poteva essere intelligente valutare con tutte le difficoltà realizzative, ma secondo me se noi guardiamo a una rivoluzione della mobilità dobbiamo anche provare a immaginare progetti anche di questo tipo. E concludo veramente questa volta Presidente, con una dichiarazione di voto, un auspicio, perché non mi sento ecco di poter votare contro un piano quando per cinque anni ho contestato a questa Amministrazione una mostruosa carenza di pianificazione che si è palesata ad esempio nell'elenco dei progetti proposti a valere del fondo complementare al PNRR, quindi sono orientato quantomeno ad astenermi, nell'augurio di poter vivere in futuro in una città come quella almeno che viene dipinta in questo piano in cui il pedone, il ciclista hanno pari dignità non superiore a quello e di diritti un automobilista, ma una città in cui il tema della mobilità della riorganizzazione urbana venga affrontata con coraggio non attraverso semplici dichiarazioni d'intenti ma attraverso

diciamo interventi concreti ed operativi, quindi da tutta questa cosa io però qualche risposta però me lo aspetterei da parte del settore, dall'Ingegnere Cernelli sulle proposte che ho fatto e sulle considerazioni anche. Grazie

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Va bene, grazie Consigliere Palumbo, do la parola al Consigliere Morelli, prego Morelli

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE DINO MORELLI***

Innanzitutto buongiorno, buongiorno a tutti, guadagno tempo per non declinarli tutti, io ho bisogno di due chiarimenti, approfitto di questa circostanza, uno lo gradirei dall'Ingegnere Ciurnelli appunto perché lui è tecnico, l'altro magari politico dall'Assessore Mannetti; questi chiarimenti sono frutto di rimostranze o almeno di non conoscenza di alcune situazioni da parte di cittadini che si rivolgono ovviamente all'amministratore che conoscono. Allora il primo riguarda la parte tecnica è relativo alla bretella che diciamo tratto terminale 17 e 80, quella che poi gira sull'in l'imbocco dell'autostrada, attualmente ci sono diciamo degli imbuti creati proprio con questa modifica no, e c'è una parte soprattutto sulla 17 che dall'uscita dell'autostrada fino all'hotel Amiternum riguarda le attività commerciali che hanno risentito non poco di questa modifica, tant'è che molti si stanno trasferendo, altri hanno chiuso, o altri hanno in previsione di chiudere magari come distributore dell'IP. La domanda tecnica che mi farebbe piacere conoscere, a cui mi piacerebbe avere una risposta è questa: non era possibile mantenere l'attività del traffico così com'era realizzando semplicemente una rotonda dopo il Motel Agip verso L'Aquila che avrebbe consentito il mantenimento del di entrambe le arterie nel doppio senso di marcia? Poi per quanto concerne invece il chiarimento che mi farebbe piacere avere dall'Assessore Mannetti, il tunnel non potrebbe essere riattivato con il tapis roulant nel frattempo mentre si è in attesa che venga sistemato o realizzato per meglio dire, i tempi sono abbastanza lunghi da quello che ho capito perché proceduralmente quelli sono, dell'ascensore di Via dei Giardini ? Ho concluso, grazie

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie, allora faccio dare subito la risposta all'Ingegnere e all'Assessore, prego Ingegnere

***INTERVENTO DELL'ING. STEFANO CIURNELLI***

Grazie Presidente, dunque per quanto rispondo a entrambi i colleghi che hanno preso la parola; per quanto riguarda la gestione della sosta questa è indispensabile, PUMS la ritrovate in due aspetti una è la zona a corona del centro storico su cui si prevede la regolamentazione integrale di tutta la sosta,

è una campitura celeste che sta attorno alla ZTL che invece è campita tratteggiata mi sembra in colore Viola; la seconda riguarda invece la zona a traffico d'attraversamento limitato, di tutta la zona dell'ospedale che visto che l'ospedale e l'università sono anche bersaglio nel PUMS del piano spostamenti casa lavoro, auspicabilmente dovrebbe trovare compendio proprio da parte di coloro che dovranno redigere questo piano, lo debbono per legge, il PUMS li sollecita e ha anche messo delle risorse perché questo possa avvenire, tra l'altro è un obbligo recentemente il reiterato e che va assolutamente adempiuto; quindi si parte con queste due aree bersaglio mentre invece per Colle Saponi c'è un ragionamento diverso, e un'area campita in giallo in cui è previsto proprio un piano particolareggiato ad hoc legato anche lì al piano spostamenti casa lavoro e al riordino del caos che c'è per l'accompagnamento dei ragazzi. Mi collego anche a quello che diceva appunto il primo collega intervenuto, alla proposta della pista Pettino elettrodotta, ecco questa è un esempio, grazie il dottor Ferrante sta inquadrando, si vede l'area celeste che vi dicevo, questa immagine ci aiuta anche a capire un altro aspetto che è quello che si ricordava a proposito della pista Pettino elettrodotta, ecco sicuramente, sicuramente questo rientra in uno delle questioni che potrà essere trattata in sede di approvazione del bici plan, cioè si potrà eventualmente valutare che in sede di progettazione degli interventi del piano attuativo si possa prendere in considerazione l'utilizzo in toto o in parte di questa di questo diciamo corridoio. Per quanto riguarda la bretella purtroppo no, ecco su questo voglio spiegarvi meglio, i flussi di traffico soprattutto quelli sulla 17 venendo da Centi Colella ma non solo anche quelli che vengono dalla 80 sono tali da non consentire la realizzazione davanti al distributore dell'Agip lì dove c'è l'aiuola, di un'altra rotatoria perché è eccessivamente vicina rispetto alla rotatoria quella che viene giù da Via Piccinini, dove veniva giù la tramvia per intenderci, perché sono talmente vicine che determinerebbero in funzione dei flussi di traffico che sono convergenti su questo nodo complesso la saturazione totale del nodo e invece io penso abbiate sicuramente apprezzato la fluidificazione di questo nodo che è indispensabile perché è il nodo di collegamento con due viabilità statali e l'autostrada; il tema delle attività commerciali lì c'è un tema innanzitutto ma anche a prescindere di parcheggio, di sosta e qui come dire sicuramente il Piano Regolatore dovrà fare delle scelte in generale, cioè per una città come L'Aquila in cui i 760 veicoli per 1.000 abitanti, noi ne potremmo ridurre la circolazione nelle aree centrali ma altrove è fisiologico che rimangano e questo significa che probabilmente anche dal punto di vista urbanistico bisogna intervenire perché progressivamente in aree che sono così compromesse dal punto di vista proprio del tessuto insediativo e soggetto a trasformazione, penso al piccolo centro commerciale che dovrebbe venire dietro la segheria per intenderci, e beh io credo che lì il Piano Regolatore debba fare la sua parte. Mi fermo qui

### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Ingegnere grazie, Assessore Mannetti, prego

### ***INTERVENTO DELL'ASSESSORE CARLA MANNETTI***

Per il tunnel, poi magari su tutti gli altri interventi mi riservo un intervento finale, per quanto riguarda la richiesta del Consigliere Morelli del tunnel noi abbiamo approvato un progetto con le tre ipotesi, purtroppo la situazione diciamo del tunnel si è aggravata da un punto di vista tecnico e quindi abbiamo fatto un accordo con il Consiglio per cercare di far partire insieme tutti e due gli interventi perché ci vuole più, noi avevamo ricevuto un finanziamento di 500 mila euro però per come è la situazione attuale ci vuole più di 1 milione di euro e la realizzazione del tunnel del tapis roulant è un'opera molto ma molto più lunga e più difficile da realizzare rispetto a quella dell'ascensore perché va smontato tutto il tunnel, tutto il tapis roulant e poi va praticamente ricostruito; si tratta soltanto di decidere se fare un intervento di sostituzione di alcuni pezzi che la cui cifra però si aggira sempre intorno al milione di euro o se mettere un tapis roulant nuovo e ci viene a costare qualche cosina di più però ci dà sicuramente maggiori garanzie per il futuro. Quindi abbiamo fatto un accordo con il Consiglio Regionale proprio per andare avanti di pari passo con i due interventi e l'intervento dell'ascensore sicuramente andava più veloce perché i tempi di realizzazione sono più celeri; nel tempo l'abbiamo pedonalmente, il tunnel come sapete tutti aperto, ci sono, viene frequentato purtroppo spesso ci sono atti di vandalismo fatti da parte dei ragazzi, abbiamo fatto negli ultimi due mesi quattro cinque denunce perché poi con le telecamere gli atti di vandalismo vengono ripresi però è veramente difficile questa manutenzione del tunnel anche solo percorribile a livello pedonale

### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie Assessore, adesso do la parola al Consigliere Romano che ha presentato quattro emendamenti che sono dichiarati da questa Presidenza ammissibili, quindi pregherei il Consigliere Romano di illustrare anche gli emendamenti; per questa ragione do 20 minuti di tempo per l'intervento. Grazie Consigliere Romano, prego

### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE PAOLO ROMANO***

Grazie Presidente, un buongiorno a tutti e un ringraziamento chiaramente a tutti coloro che mi hanno preceduto in particolare all'Ingegnere Ciurnelli e all'Assessore Mannetti per l'illustrazione di questa deliberazione di questo piano strategico della mobilità; è un piano chiaramente importantissimo e finalmente arriva in Consiglio Comunale un provvedimento che però è arrivato a mio modesto parere con ritardo, con forte ritardo, ma prima di parlare un po' più nel merito, io vorrei sottolineare anche

un altro aspetto e come avete avuto modo di sentire ci sono stati ben due interventi di illustrazione, uno dell'Assessore Mannetti e uno invece per molto più tecnico dell'Ingegnere Ciurnelli e uno più politico, molto più politico e l'altro che invece ha costruito di fatto una visione strategica della mobilità cittadina, una mobilità e uno studio che chiaramente non parte e finisce oggi ma parte da molto lontano essendo ingegnere chiaramente di conoscenza, anzi come ha detto il Consigliere Masciocco, aquilano di adozione da diversi anni qui al Comune dell'Aquila e qui chiaramente ad affrontare il PUMS del Comune aquilano. Quando io parlo di ritardi non mi riferisco Assessore ai tempi dovuti dalla norma, perché lei lo ha detto in maniera anche chiara, ci sono dei tempi precisi, ci sono delle linee guida precise, noi li abbiamo rispettati i tempi sono stati rispettati, io mi riferisco piuttosto a quello che anche in Commissione è stato dibattuto e cioè vale a dire di tanti interventi che di fatto ricalcano altri pianificazioni, che ricalcano altre scelte strategiche fatte da altri prima di lui e prima di lei e in virtù di questo io mi sarei aspettato una accelerazione di questa pianificazione senza arrivare all'ultimo anno di mandato e senza arrivare praticamente qualche mese dal voto. Io ho cercato di leggere per le grosse linee chiaramente le migliaia di pagine del PUMS e sono partito dal quadro conoscitivo e Assessore io nel quadro conoscitivo vedo diversi capitoli, uno che riguarda il piano, piani e programmi di ricostruzione conseguente al sisma del 2009, il piano strategico del 2009, vedo che ci sono le linee di indirizzo strategico date dalla struttura di missione nel 2009, vedo che c'è il piano di ricostruzione dei centri storici che è del 2012, vedo il Piano Regolatore che è del '75, vedo lo sviluppo urbano sostenibile che parte dalla precedente. E che leggo lei, poi, maggiormente sviluppa, che comunque ha una partenza che è precedente a questa Giunta Comunale, e di fatto però non vedo altro quando si parla di pianificazione e di programmazione. Noi nel quadro conoscitivo abbiamo di fatto una visione che è stata costruita da chi c'era prima, in questo caso dall'amministrazione Cialente. Quindi ha creato un quadro, una visione, di quello che fosse, chiaramente, l'immediato post-sisma, quindi anche l'emergenza, che di fatto ha portato alla costruzione di un quadro conoscitivo che, chiaramente è ancora riferibile a questo, visto che non abbiamo delle, all'interno di questo documento così importante, delle pianificazioni dei piani strategici fatti da questa Giunta Comunale. Chiaramente lei lo sa, Assessore, abbiamo dibattuto e più di una volta, e lo abbiamo dibattuto in Commissione, la differenza tra il PUM del 2012 e il PUMS che oggi stiamo approvando, io lo vedo semplicemente nella sostenibilità cioè quella aggiunta della norma nazionale delle linee guida europee che, chiaramente, ci impongono una diversa impressione. E tanto è vero questo che, se noi andiamo a prendere all'interno del quadro conoscitivo, quelle che sono le linee tratteggiate dal PUM del 2012, noi ritroviamo tanti interventi e tante filosofie che, chiaramente, sono scritte anche nella PUMS che oggi andiamo ad approvare, soprattutto per quanto riguarda il trasporto, e in riferimento al metro bus, in riferimento alle navette e in riferimento,

chiaramente, alle corse che devono vedere un potenziamento, ma anche il riferimento alla sosta o, comunque sia, a quella che è la viabilità. Voi lo sapete le viabilità che c'erano nella vecchia struttura del 2012 e che, anche oggi,...(inc.) riproposti nelle PUMS che andremo ad approvare o, comunque sia, si andrà ad approvare. È chiaro che i dati al di là di questo, sono quelli che sono, li ha citati il collega Palumbo, il Sole 24 Ore ogni anno detta dei numeri ben precisi e l'aquila è chiaramente tra le città con un tasso di motorizzazione più alto. Quest'anno, o meglio nel 2021, siamo, praticamente, risultati alla centesima posizione. Come siamo risultati novantaduesimi ...(inc linea disturbata) qui c'è la contraddizione, è anche dovuta un po' al nostro territorio, siamo settimi per trasporto pubblico, vale a dire per chilometri percorsi, in virtù del fatto che il nostro territorio ha un'estensione importante, tra le più importanti d'Italia. E questi dati del Sole 24 Ore ce lo confermano ogni anno. Il numero dei passeggeri, invece, ci pone su una classifica, anche in virtù del tasso di motorizzazione ben più bassa in confronto ai capoluoghi di provincia d'Italia. Questo deve essere una base di riflessione, deve essere il punto di partenza che deve guardare a una rivoluzione sicuramente culturale in città, e una rivoluzione che, chiaramente, deve ricomprendere una nuova valutazione del trasporto pubblico urbano, perché è chiaro che va incentivato, e va incentivato, sicuramente, nel potenziamento delle corse, come è scritto anche nel PUMS, e va fatto anche attraverso degli interventi come può essere la tariffazione agevolata, o comunque sia, situazioni di intermodalità, di interscambio, come, giustamente, è stato delineato che potrebbero darci quel di più che meritiamo e, quindi, anche farci classificare, a livello nazionale, in maniera totalmente diversa. È chiaro però che in tutto questo, per arrivare anche a una riqualificazione, quindi a un maggiore utilizzo del trasporto urbano, c'è bisogno appunto di una visione, e io, all'interno del PUMS, ci sono, chiaramente, tante cose che avrei preferito leggere, che avrei preferito essere maggiormente valutate. È da sottolineare che il piano regolatore è una mancanza enorme, è una mancanza che chiaramente c'è stata nei dieci anni di Cialente, e continua ad esserci anche in questa amministrazione, un piano regolatore che avrebbe aiutato, sicuramente, anche in determinate scelte, nella redazione del PUMS e quindi anche nei piani particolarizzati. Questo lo ha detto anche lei, perché se andiamo a scorrere il PUMS, vediamo che ci sono anche degli interventi che di fatto lei è costretta ad anticipare, proprio in virtù della mancanza di questo nuovo piano regolatore. Mi riferisco alle zone urbanistiche, di rilevanza urbanistica che ha istituito in centro storico. Quando si parla di piano regolatore, si parla di una pianificazione, è chiaro che si deve considerare lo spazio pubblico, cosa che non è stata mai attuata in questi cinque anni. Una valorizzazione e valutazione di tutti gli spazi pubblici importanti e principali della città dell'Aquila, non solo per il centro storico, ma anche per tutte le frazioni, sono bel 49, e su cui, anche lì, andrebbe fatta una opportuna riflessione, sia in termini urbanistici, perché delle linee guida un regolamento sugli spazi pubblici credo che sia ormai opportuno e non procrastinabile, e sia, per quanto riguarda

poi, il trasporto e i flussi, perché anche da questo dipende quella che è la mobilità cittadina. Ma parliamo anche di ... (inc. linea disturbata), io le faccio l'esempio, Assessore, ne abbiamo discusso anche in Consiglio Comunale più di una volta, la vecchia amministrazione nel bene o nel male, non dico che sia giusto, nel bene o nel male aveva una visione, quella della sede unica comunale all'interno di quello che è l'ex autoparco, di quello che è l'autoparco comunale, visto che ancora esiste, non è stata ancora abbattuta. Lì doveva sorgere la sede unica amministrativa del Comune, permettere una pedonalizzazione del centro storico con l'unica sede comunale che era quello di palazzo Margherita, di fatto, con un restyling, barra riqualificazione della stazione centrale, ed era l'unico modo, secondo me, anche per portare il cittadino ad un utilizzo della stazione centrale e, quindi, all'interscambio, che giustamente, è stato citato, al fatto del metro-bus, che diventa fondamentale di collegamento, ma diventa di collegamento con una stazione e con via XXV aprile che acquisisce un'importanza ben diversa da quella che ha. Ora le faccio l'esempio della sede unica, perché è quella che ... (inc. linea disturbata) e le faccio riferimento al fatto che la funivia di Roio, mi perdonerà anche il collega Palumbo, io credo che noi ci giochiamo più di una carta, perché, credo, che la funivia di Roio, è l'unico appeal che noi abbiamo, per cercare di aumentare le frequenze della stazione centrale dell'Aquila, un aumento, un attrattore diverso come può essere quello della sede unica, stiamo rivolgendo la nostra attenzione e la nostra speranza sulla funivia di Roio, che non vedo semplice nella realizzazione, non vedo breve nella realizzazione, e vedo molto più complicata anche in tutti i passaggi quali partecipazione e dei pareri che ci potranno essere nel corso del tempo per 20 anni. Non è solo la sede unica, però, perché se noi andiamo a prendere come riferimento PUMS, Assessore, ha scritto dello scenario "riabitazione", cioè riabitare, cioè lo scenario che porta, di fatto, a ritornare in quello che è, praticamente, la casa, l'immobile di proprietà, che è, ahì noi, è stato distrutto dal sisma. Oggi, credo, che più che riabitare, va fatta, veramente, una riflessione, un ripensamento totalmente diverso, perché L'Aquila non è più la città compatta, e lo ha detto, non è neanche quella città territorio che, comunque, riguarda la città compatta di un tempo. La città è diventata molto più estesa, anche in termini, proprio, di frazioni, di periferia, che viene applicata e viene distinta, è stata un semplice 10% nell'immediato post sisma, ma sono numeri che, comunque sia, continueranno ad esserci, se non a crescere, e qui arriviamo ad altri punti attrattori, vale a dire Progetti C.a.s.e.. i Progetti C.a.s.e. non hanno, solamente, inquilini post sisma, oggi praticamente, inquilini posto sisma, ce ne sono rimasti pochi, ci sono tutt'altro tipo di inquilini, che hanno tutte altre esigenze, che vanno connesse con la città. Oltre a questi inquilini, quindi hanno le loro esigenze, anche sociali, che il Progetto C.a.s.e. racchiude, c'è la situazione prospettica della Scuola dei Vigili del Fuoco, che ha dei numeri importanti, che sposta l'attenzione sulla parte ovest e quindi su Sassa. Abbiamo il problema del servizio civile universale, con dei numeri anche più importanti, e quindi con dei flussi di traffico, con

dei numeri di trasporto, con delle riflessioni che non guardano al centro, ma guardano, comunque sia, ad una complessità che non è solo centrale, ma è anche... ma è anche per il ...(inc.) così la scuola della pubblica amministrazione. Arriviamo poi anche ad altri punti attrattori, che questi, in effetti, sì, vanno più verso il centro, ma che comunque necessitano di tutta una serie di passaggi che, magari, i piani attuativi potranno meglio declinare. Faccio riferimento al collegio di merito, del centro storico, che si prevedono tantissimi studenti e, quindi, prevediamo un'utenza ben diversa da quella che oggi ha il centro storico. Ma mi riferisco alla Caserma Rossi, la Caserma Rossi, ad oggi abbiamo delle delibere, atti di indirizzo, abbiamo un accordo, chiaramente, con il demanio, ma di fatto, alla Caserma Rossi, quello che succederà all'interno della Caserma Rossi, quale sarà l'utenza, quali saranno i numeri, noi non lo sappiamo e non sappiamo come flusso, soprattutto di traffico, e come si andrà poi ad inserire, come andranno a dialogare il trasporto e anche le piste ciclabili, per quello che sarà l'aria, forse, più complessa di tutta la città, tutto questo non è dato saperlo, non se ne trovano tracce, secondo me, opportune, neanche all'interno del PUMS, Assessore, tant'è che lei stessa, per la Caserma Rossi, richiama ancora al piano regolatore a testimonianza di come lei, in questi anni, con gli uffici ha lavorato ma di fatto probabilmente è stata lasciata da sola, in quello che doveva essere un procedimento amministrativo ben più grande di quello che oggi stiamo discutendo. E poi il polo di Collemaggio, non so se l'Ingegnere Ciurnelli sa di quello che succede al polo di Collemaggio, al polo di Collemaggio abbiamo tutto e il contrario di tutto. Si spostano scuole, si rimettono, si mettono sede uniche, ci va la ASL, poi ci va la cultura, di tutto, l'hotel dei matti numero zero, di tutto. E nello stesso tempo però, non abbiamo tutto questo, quello che dovrebbe essere una pianificazione reale della città, ma, soprattutto, non abbiamo contezza di quello che potrà essere l'utenza che in quella zona, perché dal polo di Collemaggio dipende anche poi una nuova funzionalizzazione del terminal, o potrebbe, comunque sia, avere una nuova funzionalizzazione del terminal. Io non credo che il terminal di Collemaggio, e l'Assessore lo sa bene, che basti l'ascensore ...(inc. linea disturbata) per rendere il terminal con un appeal diverso, io non credo che basti questo, io credo che già noi dobbiamo pensare a una rigenerazione urbana, che guardi al terminal in maniera diversa e, che quindi, ci possa porre anche degli attrattori diversi all'interno del terminal di Collemaggio. Quando ci riferiamo al piano, e alla pianificazione, quindi al mancato piano regolatore, bisogna anche parlare di piano di ricostruzione, perché per farlo conoscitivo Assessore, non mi potrà smentire perché ho l'indice proprio qui davanti, manca il piano della ricostruzione delle scuole, che è cambiato però ...(inc. linea disturbata) abbiamo cambiato i plessi scolastici, abbiamo avuto, chiaramente no, anche delle idee strategiche diverse sugli edifici scolastici. Tutto questo non è presente all'interno del PUMS. Quindi abbiamo uno scenario di riabitazione, come è stata scritto e come è l'introduzione di questo PUMS, che mi sembra più legata a una decisione del 2012 che a quella attuale, e che invece andrebbe

contestualizzato, anche in virtù di tutto quello che in termini amministrativi c'è stato, anche un chiave PNR, anche in chiave fondo complementare e in virtù, proprio, di quegli interventi che una settimana fa, due settimane fa, abbiamo approvato in Consiglio Comunale e che dovrebbero avere una visione all'interno di una pianificazione così importante. Andando più nel merito, io sono d'accordo sul metro-bus, sono d'accordo con il potenziamento del trasporto pubblico urbano, sono assolutamente d'accordo che l'incipit e il punto nevralgico, di questo piano, deve essere il trasporto urbano, però vanno fatte le dovute riflessioni. Sul metro-bus 6,5 milioni di euro, lo ha detto l'Ingegnere Ciurnelli, il progetto definitivo è stato inviato al ministero nel 2020, mi sembra di aver capito così l'Ingegnere. Allora dato che questo progetto esiste dal 2016, ed è una grande intuizione della vecchia amministrazione che, di fatto, è riuscita a convincere il Ministero a dare 6 milioni e mezzo sul metro-bus, piuttosto che andare a revocare il contributo che era per la ... (inc. linea disturbata). Con oggi avremmo dovuto avere un altro passaggio, avremmo dovuto avere una concretezza, una realizzazione che di fatto non riusciamo a vedere, eppure sul metro-bus noi ci giochiamo, a mio modesto parere, il 70 per cento di quella che è la riforma, praticamente, che è il trasporto ... (inc. linea disturbata) su quella direttrice principale che è stata estesa, anche su questo sono assolutamente d'accordo quando parliamo di ... (inc. linea disturbata) quando parliamo di Colle Saponi, quando parliamo di Coppito e di Preturo, mi vede assolutamente d'accordo, ma avrebbe dovuto avere oggi una realizzazione pratica, l'avremmo dovuta già vivere in maniera pratica nella nostra città. E poi andiamo sui parcheggi, o meglio andiamo sulle navette, sulle navette anche potremmo discutere di qui, forse, a dopodomani, perché è una materia assolutamente importante, che è di collegamento al metro-bus, che, comunque, rimane la parte principale del trasporto, e anche queste navette, io Assessore, le ho chiesto più di una volta, di avere i numeri anche precisi su quelli che sono che... è l'utenza della navetta, almeno di quella del centro storico, e di sapere sui 29 mila chilometri che la Regione Abruzzo ci paga a TPL, che cosa vogliamo farci. Abbiamo fatto anche una commissione di vigilanza e anche questo, credo, che sarebbe stato opportuno saperlo, o almeno trovarlo scritto. Io le faccio un esempio, sul trasporto extra-urbano, in virtù dell'eliminazione delle fermate extra-urbane, ci sono state ripercussioni sui dipendenti delle pubbliche amministrazioni, comunque sia di imprese private, impiegati privati, che, venendo da fuori città, non hanno più trovato quelle fermate che invece erano molto comode. Allora lei mi può dire che c'è una visione diversa perché si vuole dare una certezza diversa alla città, non si può rimanere con la precarietà del 2009, benissimo, perché non utilizzare quelle navette in attesa del metro-bus, perché non utilizzare quelle navette proprio per dare una sorta di ausilio, di dare una certezza a questi cittadini che vengono da fuori e vengono a lavorare in città, e quindi dare una comunità diversa, ma non con il trasporto ... (inc. linea disturbata) con navetta e con la gratuità, in attesa che poi il metro-bus poi possa prendere posto e quindi dare una concretezza totale ... (inc. linea

disturbata). Io ho visto da quelle che sono le percentuali...

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Consigliere una cortesia, se può illustrare gli emendamenti, per cortesia

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE PAOLO ROMANO***

(inc. linea disturbata)

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Veramente ha superato il tempo che gli era stato assegnato, 22 minuti, quindi se per cortesia può illustrare gli emendamenti, grazie

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE PAOLO ROMANO***

(inc. linea disturbata) gli emendamenti. Mi volevo dilungare un po' di più sul trasporto, perché credo che trasporto, al di là di tutto, sia l'aspetto più importante di questo PUMS, e credo che sia l'aspetto da considerare e da riflettere maggiormente. I risultati che essi sperano di ottenere non li vedo facile, per di più sono preoccupato anche sul trasporto, cioè sull'AMA, perché l'aggravio di oneri, qui ho letto del 18%, è chiaro che andrebbe a gravare poi su quello che è il nostro sistema trasportistico, e questa cosa mi impensierisce e crea, insomma, qualche dubbio. Magari lo vedremo nel piano attuativo. Parlando degli emendamenti, invece vorrei invece chiudere sul trasporto parlando per terminal della zona ovest, perché io il terminal della zona ovest non l'ho trovato all'interno del PUMS, forse è stata una mia svista, però credo che sia fondamentale fare il terminal della zona ovest, esiste un progetto del 2016 sulla zona antistante l'hotel Amiternum, credo che possa essere ripreso questo, io avrei utilizzato, magari, anche i fondi del PNRR per fare un progetto di natura pubblica al cento per cento, però, visto che le scelte sono state altre, quantomeno riprendiamo quello che già avevamo nei cassetti, cioè quel progetto, appunto, antistante la zona dell'hotel Amiternum, presentato, mi sembra, dalla società Ambra S.r.l.. Nello stesso tempo vorrei parlare di viabilità perché oltre il trasporto, noi abbiamo il problema di viabilità. Noi non abbiamo una tangenziale, non abbiamo un asse attrezzato in città, abbiamo secondo me, due direttrici e due interventi che possono essere sfruttati. Uno è l'autostrada, e quindi la gratuità dell'autostrada mi vede assolutamente d'accordo. Questo progetto di rendere, se non altro, un po' più con positività, con un appeal diverso ai cittadini, l'utilizzo dell'autostrada. Io ricordo, fin da ragazzo, che per andare da Pile alla Dante Alighieri, io prendevo l'autostrada, entravo all'Aquila ovest e uscivo all'Aquila est, lo facevo tutti i giorni, era comodissimo, ti fa risparmiare anche il tempo, quindi credo che sia, sicuramente, una cosa opportuna.

E poi quella che deve essere o doveva essere l'intervento della famosa variante su, io la chiamo in maniera impropria, comunque sia quel maxi intervento di 136 milioni di euro dell'Anas, che io, personalmente, non so, l'ha detto anche il collega Palumbo, dove siano finiti, che cosa vogliamo farci con questi 136 milioni di euro che il Ministero ci ha rifinanziato per la seconda volta, perché già una volta erano state oggetto praticamente di rimodulazione, e anche questa volta rischiamo, praticamente, che si perdano 136 milioni di euro che invece per il nostro territorio sarebbero fondamentali, che unitamente all'asse autostradale, potrebbe darci moltissimo sotto il punto di vista della decongestione del traffico. E sull'autostrada io ho fatto due emendamenti che riguardano uno il piano di ricostruzione del 2012, che è ancora vigente, e riguarda la realizzazione del nuovo casello della zona ovest, vale a dire all'altezza di Centi Colella, che ci darebbe la possibilità di decongestionare tutto quel tratto, soprattutto la rotatoria di Spaziani, per andare dall'altra parte della città, ma ci darebbe anche la possibilità di un collegamento dei mezzi pesanti con tutta l'alta valle dell'Aterno, dove oggi si gioca la partita fondamentale della ricostruzione del 2016. E così un collegamento strutturato e permanente per tutta la zona ovest. E, nello stesso tempo, ho proposto la possibilità di realizzare un casello, invece, di Aragno Collebrincioni. cosa significa? C'è la possibilità di costruire all'interno di un'area di sosta, tra L'Aquila est e Assergi, vale a dire l'area di sosta Gran Sasso d'Italia, un casello che con l'adeguamento di un tratto statale già esistente, di un chilometro, porta direttamente alla frazione di Aragno, e quindi collegando Collebrincioni a quella che è una infrastrutturazione assolutamente importante e nevralgica e, nello stesso tempo, potrebbe anche aiutarci a eliminare quel problema annoso, perché ce l'abbiano da parecchi anni, della cava Vaccarelli, e quindi il problema anche legato a San Giacomo, con il passaggio di mezzi pesanti che creava non pochi disagi all'abitato di San Giacomo. E poi l'emendamento che per me è una mancanza molto, molto triste, lo dico nel vero senso della parola, perché mi aspettavo che si potesse invece parlare nel PUMS anche i loro, ed è dell'area taxi. L'area taxi all'interno della zona ovest va fatta, non si può più assistere a quello che è una gestione, chiaramente, non adeguata, dei parcheggi dell'Amiternum, perché si sta creando scontento sia nei riguardi del proprietario dell'Amiternum, sia nei riguardi dei tassisti, e va risolta questa situazione sia in termini di provvisorietà, sia in termini di scelta definitiva, e la scelta definitiva, io ho fatto tre proposte che sono quelle praticamente del terreno adiacente all'hotel Amiternum, cioè quello ...(inc. linea disturbata) S.r.l., e quello relativo allo spazio subito dopo l'ENI, lo spazio verde incolto, che in questo modo potremmo anche, magari, riqualificare, oppure lo spazio comunale a lato proprio, nella parte laterale dell'hotel Amiternum, dove una volta si trovavano, ma che, comunque, va aggiustato in maniera differente. E questo è un qualcosa che, chiaramente, mi dispiace, perché io speravo veramente di trovare i taxi all'interno del PUMS, essendo i tassisti, comunque sia, un servizio essenziale per la città e svolgendo di fatto, anche i parcheggi, un

servizio essenziale appunto per il territorio. io Presidente potrei parlare per altre due ore ma mi fermo perché credo che il mio tempo sia assolutamente scaduto, è chiaro però, faccio anche una dichiarazione di voto, io non voterò contro il PUMS...

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Ma a favore

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE PAOLO ROMANO***

Mi asterrò perché è giusto così, è una pianificazione comunque importante, che porterà le dovute riflessioni nei piani attuativi, che, speriamo, possano arrivare (inc. linea disturbata). Grazie Presidente

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie, grazie. Consigliere Di Benedetto, prego

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE AMERICO DI BENEDETTO***

Grazie Presidente, saluto lei, i colleghi Consiglieri, l'Assessore Carla Mannetti e l'Ingegnere Ciurnelli. Non prenderò molto tempo nel mio intervento perché cercherò di fare delle riflessioni che, mi auguro, possano essere chiare e possano aiutarci a riflettere sul senso di un argomento così importante che stiamo trattando nel Consiglio Comunale odierno. E' chiaro che l'impegno profuso dall'Assessore e dall'Ingegnere Ciurnelli è un impegno che poi si concretizza negli atti che sono stati messi a nostra disposizione, per il raggiungimento del quale obiettivo, evidentemente, c'è stata l'esigenza di una dedizione, di un lavoro, di una interlocuzione, di una audizione, rispetto alle esigenze che la città, attraverso le parti interessate, hanno voluto porre all'attenzione e alla base della definizione del piano urbano di mobilità sostenibile. L'elemento portante del piano urbano di mobilità sostenibile, anche se nelle premesse, come è stato ribadito dall'Ingegnere Ciurnelli, ha avuto una base di lavoro già ereditata, e una base di riflessioni importanti, rispetto alle quali si è cercato di dare poi, anche, una sorta di seguito importante. Il piano urbano, quindi, della mobilità sostenibile ha nella sua essenza un contenuto, evidentemente, strategico. E quindi va dato atto che un profilo strategico della nostra città, a chiusura del mandato amministrativo del governo Biondi, quantomeno è stato posto all'attenzione dell'assemblea pubblica prima, quindi il Consiglio Comunale e della città stessa. Ma un piano strategico che sebbene riguarda la mobilità, non può però, prescindere da altri elementi di strategicità evidente, rispetto ai quali la carenza, come i colleghi Consiglieri che mi hanno preceduto, è di tutta evidenza. Non perché sia svincolato, non è fuori tema la riflessione che sto facendo rispetto al piano di mobilità urbana, ma perché, secondo me, è parte integrante e sostanziale per disegnare una migliore qualità

della vita della nostra città, perché guardate vi potrà sembrare strano, ma l'essenza strategica del piano di mobilità è proprio il miglioramento della qualità della vita dei cittadini. E agganciando quindi a questo elemento strategico ce ne sono altri due, uno è stato citato, uno no. Uno è strutturale e uno è contingente. Quello contingente è stato quello che, in realtà, non è stato possibile fare all'interno della nostra assise, che è la programmazione strategica rispetto ai fondi, che a seguito della pandemia, con il PNRR, piuttosto che col fondo complementare, sono stati messi a disposizione della nostra municipalità. Stressando il dibattito ad una semplice mera elencazione degli interventi che, attraverso schede, sono state proposte all'attenzione del governo nazionale. E vedete, quella strategicità, non è che non collima con l'esigenza della mobilità, collima eccome, perché attraverso quella strategicità, si detta l'indirizzo prioritario della crescita demografica ed economica di una realtà come la nostra, che non è ultima nella Regione Abruzzo, ma è prima, quantomeno da un punto di vista istituzionale, perché la città dell'Aquila è la città capoluogo di regione. La parte ancor più strategica carente, ma collimante e complementare con piano urbano di mobilità sostenibile, l'hanno ripetuto in maniera precisa i colleghi che mi hanno preceduto e lo faccio anch'io, è sicuramente quella legata allo strumento urbanistico generale. Dico questo perché? Perché all'interno dello strumento urbanistico generale, c'è una parte, anzi è la parte fondamentale dello strumento urbanistico generale che riguarda gli interessi dei soggetti privati, della libera intrapresa o della normale attività e quotidianità degli individui, perché riguarda sia la razionalizzazione dell'uso del territorio e lo sviluppo urbanistico, ma riguarda anche gli insediamenti produttivi e commerciali che devono essere disegnati con una visione di città pubblica, con una visione generale dell'indirizzo, diciamo così, che riguarda ancor più alla luce del sisma che ci hai invaso nel 2009, la ricucitura fra il centro storico e le frazioni, in una rigenerazione urbana, ma anche la preclusione ad azioni che, ahi noi, sono state poste in essere in tutti questi cinque anni, di varianti urbanistiche e soprattutto per l'alloggiamento delle strutture commerciali e produttive, a richiesta, a chiamata, dove ogni variante ha determinato la definizione di un interesse generale, come se tutte fossero uguali, in realtà carenti di un disegno unitario che deve far vedere, evidentemente, quelle che sono e saranno, o avrebbero dovuto essere, le linee strategiche di ricostruzione della nostra città, molto articolate, molto complesse, c'è stata una diaspora dopo il sisma, c'è l'esigenza di ricostruire gli interventi pubblici provvisori, ma c'è anche l'esigenza di razionalizzare gli interventi privati fatti a post sisma, autorizzati dall'amministrazione comunale. Lo ha detto bene Romano, lo ha segnalato Palumbo nella esemplificazione delle domande e delle riflessioni che si faceva nell'articolato, che facevano sull'articolato del piano urbano di mobilità sostenibile. Quindi io non ci torno, e dico semplicemente che alcuni elementi che anche loro hanno ripreso e che voglio riprendere io, tipo il mercato pubblico, tipo la ricostruzione delle scuole, tipo gli interventi economici e commerciali rispetto ai quali gli spostamenti e la mobilità, soprattutto la

mobilità pubblica, sono fondamentali ma proprio per studiare le linee strategiche di un piano che possa essere percorribile. Ma veniamo al PUMS con qualche battuta e con qualche priorità. Il PUMS a differenza del piano regolatore generale che è indispensabile, lo torno a dire per la libera intrapresa e per l'esercizio dell'attività privata dei cittadini, è un atto presupposto, altrimenti non si può muovere, non lo è, invece, il PUMS, per alcuni interventi strategici e di priorità che l'amministrazione comunale vuole assegnare sotto il profilo della mobilità e della maggiore fruibilità della vita pubblica nella nostra città. E sebbene il piano strategico che, chiaramente ha delle linee portanti dettate sia dalle linee guida europee che dagli atti normativi fatti dal nostro paese, ma si pone come obiettivo preclusivo, lì dove non dovesse essere approvato, una sola questione che è la questione della possibilità, o meglio il PUMS è l'atto presupposto per i finanziamenti statali sul trasporto di massa. Tutto il resto non è che viene precluso, e il resto che ha nell'essenza, l'urgenza e la improcrastinabilità, doveva essere anticipatorio rispetto a questo elemento di programmazione. Faccio due esempi perché sono poi nel corpo del piano urbano di mobilità sostenibile, che, chiaramente, tutti noi sappiamo avere come riferimenti importanti sia la qualità dell'ambiente, ci sono dei profili di tutela dell'ambiente nella definizione dello strumento strategico oggetto di discussione. C'è l'esigenza dell'accessibilità, ma ci sono, per migliorare la qualità della vita, come dicevo poc'anzi, ma nella nostra realtà, nello specifico, io mi concentrerei su due elementi fondamentali e importanti, la sicurezza stradale, vedete questo è un tema molto sentito e dirompente, devastante, soprattutto per chi subisce i danni da una poco e assente tutela della persona rispetto alla non percorribilità della sicurezza stradale, e la parte, al di là della razionalizzazione delle risorse, un altro elemento importante, che grazie al PUMS si dovrebbe raggiungere, la fruibilità, nel nostro caso specifico di un centro storico la cui parte più importante è il cuore della città, soprattutto nella ricostruzione privata, ha trovato in qualche modo la possibilità di veder raggiunto, in altro poco tempo, la completa definizione. Lo abbiamo visto negli ultimi anni, la grande partecipazione, la fruizione del centro storico, ma la grande assenza della ricettività, della mobilità all'interno dello stesso. Gli obiettivi finali della pedonalizzazione sono al 2027, quindi il 2027, più che un medio periodo, lo vedrei da un punto di vista di esercizio dell'azione amministrativa, un lungo periodo, e mutuando una frase di John Maynard Keynes, che in economia diceva che nel lungo periodo saremo tutti morti, mi auguro che, in qualche modo, ci sia la possibilità di velocizzare e di fare qualcosa di più tangibile, quantomeno dalla situazione contemporanea che si vive in città. Quindi l'obiettivo del piano di mobilità, che riguarda, e aggiungo un altro elemento, il miglioramento del trasporto delle persone e delle merci, trova anche l'esigenza di andare a verificare la carenza, per esempio è stato ribadito da più di un collega, dei parcheggi nel centro storico della nostra città. E guardate se l'unica cosa raggiunta, lo ha ribadito poc'anzi l'Assessore Mannetti, che ha dichiarato che il collegamento dal parcheggio terminal bus Lorenzo Natali, di Collemaggio e viale Rendina,

attraverso l'ascensore, è l'intervento più celere, ricorderete, ad onor del vero, che quando ci fu la riunione con i commercianti del centro storico, io ebbe a dire che quel tipo di intervento essendo stato calato nella ricostruzione del dell'emiciclo, sede del Consiglio Regionale dell'Abruzzo, poteva e doveva essere fatto prima della scadenza del mandato amministrativo, a cui noi partecipiamo, e mi venne risposto che non era percorribile, in maniera tranciante, perché non c'erano le possibilità di avere pareri da parte della Sovrintendenza. In realtà dopo si è votato alle regionali, questo è testimone il Consigliere e vicepresidente del Consiglio Roberto Santangelo, anche io sono stato eletto in Consiglio Regionale, e insieme abbiamo ripreso in mano quella situazione che poi l'amministrazione comunale ha portato avanti, e che oggi, guardate bene il caso, è un intervento di cui si dichiara il primo raggiungimento, il primo obiettivo, la prima possibilità di vedere un alloggio alle autovetture per l'accesso del centro storico. E' chiaro che altri due elementi dovevano essere già realizzati o quantomeno iniziati, ma vengono riproposti nel piano urbano di mobilità sostenibile, che sono quelli del parcheggio di viale della Croce Rossa, il collegamento a viale Nizza, e nello specifico la fruibilità dell'Università degli Studi dell'Aquila nella parte umanistica, è il parcheggio di San Bernardino da Siena, lì dove viene previsto, ed era previsto, e pure lì avrebbe dovuto essere realizzato, quanto meno iniziati i lavori, un multipiano rispetto anche però a un'azione derogatoria di un parcheggio a raso, che poteva e doveva e voleva l'amministrazione comunale, realizzare senza colpo ferire. Allora io ho fatto queste considerazioni e mi accingo a chiudere, dichiarando anche la disponibilità alla considerazione del lavoro svolto, chiaramente attraverso un voto di astensione perché, in fin dei conti, il lavoro fatto passerà al patrimonio della disponibilità della nostra amministrazione comunale. E la rigidità, rispetto alle procedure del governo della pubblica amministrazione, lascia il passo alla esigenza poi, di raccoglierne le azioni, a prescindere da chi le ha fatte, per garantire la cosiddetta continuità amministrativa. Quindi il voto di astensione non è un voto di contrarietà ma è un voto di liberare le energie di chi, su questo piano ci si è voluto dedicare, ci si è cimentato e, comunque, ha prodotto uno strumento di base, rispetto al quale essendo emendabile e modificabile, ma getta le basi per una visione strategica sulla mobilità della nostra città. Certo da un punto di vista strategico, lo torno a dire e chiudo, forse, anzi sicuramente, è l'unico atto prodotto da questa amministrazione comunale. Certo non è questa la giustificazione su alcune cose che dovevano essere fatte senza indugio e che, ancora, noi stiamo attendendo, ma è sempre bene, come si dice, anche attraverso, diciamo così, una esemplificazione che appartiene alla nostra dialettica, meglio tardi che mai, meglio tardi che mai anche gli interventi da realizzare che, mi auguro, possano mettere la nostra città di essere vissuta nella maniera adeguata, di aumentare la sua qualità della vita, di dare la possibilità libera impresa di potersi esprimere, di non essere vincolata alla richiesta di interlocuzione diretta per poter crescere, ma avere un inquadramento generale della possibilità di esercizio

dell'attività, di dirimere tutte le controversie e le superfetazioni che sono state fatte dopo il sisma per situazioni emergenziali, e di permettere, altresì, e mi auguro con l'azione strategica lungimirante, una crescita demografica e economica, che la nostra città, torno a dirlo in qualità di capoluogo di regione, si merita. Grazie

#### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie. ... (Linea interrotta) scusatemi, è andata via... mi avete sentito? Insomma ho comunicato che l'Ingegnere Ciurnelli deve andare via, quindi vuole fare un brevissimo saluto e quindi do la parola all'Ingegnere Ciurnelli. Prego

#### ***INTERVENTO DELL'ING. STEFANO CIURNELLI***

Vi chiedo scusa, ma visto il problema che c'è stato in apertura, io speravo di poter ripartire, devo ripartire devo andare a Venezia. Quindi vi devo lasciare, mi dispiace non sentire gli ultimi interventi. Vi ringrazio, ci sono state tante suggestioni su cui mi sono ritrovato, alcune cose che credo debbano essere sedimentate, di quest'ultimo intervento raccolgono un ultimo aspetto, che è una raccomandazione ed è la vera e giusta interpretazione del piano della mobilità sostenibile. Un piano processo, che va monitorato ogni due anni, è obbligatorio aggiornare ogni 5, e ogni qualvolta le condizioni intervenute lo dovessero richiedere pur di cogliere gli obiettivi. Quindi quella flessibilità che veniva richiamata dal collega che è intervenuto, e la prendo come una raccomandazione, la faccio mia come una raccomandazione. Ci potranno essere, anche mi riferisco all'emendamento proposto sul discorso del casello, nel prossimo anno temi come questo, di utilizzo intelligente dell'autostrada, che noi apriamo al tema della liberalizzazione tra i due caselli, o del suo utilizzo più massiccio, beh ecco la seconda ha bisogno di un approfondimento, che potrebbe essere un impegno da prendere in maniera tale che, mentre si fa il prossimo monitoraggio, alla fine dell'anno prossimo, perché no? Se ci sarà uno studio di fattibilità concordato con la società di gestione e questo dovesse dare un valore aggiuntivo e proficuo al conseguimento degli obiettivi, sappiate che questo, come altri interventi, sempre che abbiano le gambe, possono essere inseriti, in aggiunta o in sostituzione di altri. Io vi devo salutare, vi chiedo scusa ma devo assolutamente salire a Venezia. Vi ringrazio moltissimo, speriamo di rivederci presto, arrivederci

#### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie Ingegnere, la ringraziamo tantissimo sia per la presenza che per il lavoro che ha svolto per questa città. Grazie mille e buon ritorno a casa. Adesso do la parola al Consigliere Nardantonio, prego

### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE ANTONIO NARDANTONIO***

Scusa, mi puoi far parlare più tardi che sto in macchina, deve andare via mio figlio, l'ultimo intervento faccio, guarda se lo puoi fare

### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Perfetto. Do la parola al Consigliere D'Angelo, prego Consigliere D'Angelo

### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE DANIELE D'ANGELO***

Buongiorno a tutti. Volevo soltanto invitare il Consigliere Paolo Romano a ritirare l'emendamento sul casello autostradale dell'uscita, diciamo, tra Aragno e Assergi, zona Cesarano, per la seguente motivazione, forse molti di voi lo ricordano e, soprattutto, lo ricorderà il Consigliere Luigi Di Luzio che, all'epoca, nella seconda Giunta Cialente, quando si era pensato di fare la discarica, no la discarica, il termovalorizzatore proprio in zona Cesarano, io stando nell'Asbuc di Collebrincioni, ebbi la stessa idea, ovvero di non far passare i camion dell'immondizia lungo la nazionale e la provinciale, ma di aprire un casello autostradale, proprio in quella zona lì. Allora non ricordo chi era, anche l'Assessore, ma credo Bonanni, iniziamo un discorso anche con Autostrade. Più di qualche volta abbiamo avuto dei colloqui con loro, ci siamo visti siamo incontrati e abbiamo analizzato bene la situazione, nonostante il progetto del termovalorizzatore, Autostrade ci rispose con un diniego su questa iniziativa. Il diniego, tra l'altro, era motivato per un motivo semplice, che un casello autostradale ha dei costi assurdi, e tenerlo aperto per camion dell'immondizia e per... calcolarono diciamo un passaggio di quattro auto l'ora, in quel casello, non era economicamente fattibile. Io capisco il momento, capisco la campagna elettorale, capisco che si vuole aiutare anche un territorio montano come il nostro, ma la cosa sta fuori da ogni logica all'epoca, pensiamo adesso che non esiste nemmeno più il progetto del termovalorizzatore. Quindi ringrazio Paolo per l'idea che ha avuto, ma invito chiunque abbia un volto di buon senso a bocciare l'emendamento, nel caso Paolo Romano non è intenzionato a ritirarlo, e comunque l'appello che faccio a Paolo, con documentazioni e con carte risalenti al 2002, se non erro, danno già per spacciata la cosa, Autostrade non accetterà mai una cosa del genere. Ripeto abbiamo avuto diverse interlocuzioni ed economicamente non è fattibile. Tanto è vero che stanno chiudendo i caselli con poco afflusso, e ridimensionando quelli con medio afflusso. Pensiamo che possano aprire un casello autostradale per servire 300 abitanti di Aragno e 300 di Collebrincioni e qualche viandante? Io per carità, sarei il primo a volerlo, ma cercare la luna in campagna elettorale per poter dire che magari io e Luigi Di Luzio, che siamo interessati del luogo, non abbiamo voluto una cosa del genere, mi sembra abbastanza subdola

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE DANIELE D'ANGELO***

Comunque concludo. Rinnovo l'invito a ritirare l'emendamento e nel caso non venga ritirato invito Maggioranza e Opposizione a non dare adito a questa cosa. Grazie

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie. adesso do la parola...

***INTERVENTO DEL ANTONIO NARDANTONIO***

Roberto ...(inc. linea disturbata) intervenire, grazie, è velocissimo il mio intervento

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Va bene, allora faccio fare un intervento velocissimo al Consigliere Nardantonio, poi al Consigliere Lancia, poi non ci sono altri interventi. Il Consigliere Lancia lo faccio parlare subito dopo Nardantonio che parlerà per due minuti, prego

***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE ANTONIO NARDANTONIO***

Allora grazie della possibilità a intervenire. Allora io sono di quei Consiglieri che al primo incontro con l'Assessore Mannetti ha partecipato al circolo anziano a Preturo, e mi ricordo fu una bella riunione nutrita con tante idee e tante cose. Adesso sul punto vedo che c'è una..., diciamo che il traffico pesante a Preturo viene deviato, non passa più. Anche se poi avrei dei dubbi, però queste sono tutte correzioni e cose che vanno viste, sul passaggio dei camion, che devono fare un giro enorme per uscire fuori Preturo. Ma da quel 2017, 2018, non mi ricordo, in quella strada Preturo Coppito e all'interno dell'abitato di Preturo, sono morte altre persone, ci sono stati tantissimi incidenti, e io sono d'accordo su un progetto, su un intervento che sarà a lungo termine, non lo so, penso fra un paio d'anni, ma delle cose dei dissuasori, dei passaggi pedonali rialzati che vengono fatti sulla S.S. 80, oppure altre forme di rotatorie, di cose, che vengono fatte sempre dopo gli incidenti. Io vorrei solo una cosa, che fare dei passaggi pedonali rialzati, come è stato fatto sulla S.S. 80, si può fare all'interno del centro abitato di Preturo, anche perché è importantissimo. ...(inc. linea disturbata) una scuola che è stata aperta vicino alle case popolari, dove c'è un incrocio pericolosissimo, che ogni mese c'è un incidente. Quindi progettare una rotatoria non credo, cioè noi per carità, sono d'accordo sulla deviazione del traffico pesante, ma il problema è all'interno del paese, dove ci sono le attività

commerciali, dove vanno previsti dei parcheggi, va previsto un ampliamento di una piazza che sono cinque anni che è finanziata con un progetto in essere, e non si è fatto niente. Quindi vogliamo delle soluzioni che siano subito messe in opera. Non possiamo ancora pensare alla variante e alle cose che verranno fatte. Quindi pensavo che queste piccole opere andavano fatte subito. Dopodiché sulla strada Preturo Coppito, che si fa la pedonalizzazione, quella strada è ormai una strada che tra il Progetto C.a.s.e. con Coppito 3 e Preturo, è una strada, diciamo, quindi va fatto un marciapiede, va allargata, illuminata, così finalmente, la rotatoria all'ingresso dell'aeroporto, così si evitano degli incidenti e delle cose, ma degli interventi immediati, come venne fatto sulla S.S. 80, va fatta una... vanno individuati i posti dove c'è più pericolo e fatti i passaggi pedonali rialzati, non con le telefonate dei cittadini o di qualche commerciante, oppure come nella Guardia di Finanza, con qualche Generale. Vanno viste delle priorità, va fatto uno studio con i Vigili Urbani, con la Polizia, con i Carabinieri, dove ci sono queste più pericolosità, là vanno fatti dei passaggi pedonali, soprattutto illuminati, perché c'è un passaggio pedonale rialzato vicino all'ospedale che è un mese che non è illuminato, quindi c'è qualche ragazzo che magari non si vede e ha fatto qualche incidente. Grazie

#### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie. Faccio rispondere subito l'Assessore Mannetti a queste domande

#### ***INTERVENTO DELL'ASSESSORE CARLA MANNETTI***

Allora velocemente, per quanto riguarda Preturo, non so se... c'è l'elenco di tutti gli studi di fattibilità tecnica, economica e finanziaria che sono stati già affidati. E quindi c'è, cosa che abbiamo concertato proprio in quei tavoli, la realizzazione collegamento stradale tra la Strada Statale 80 e la Strada Statale 17, all'altezza dell'aeroporto di Preturo, fatta proprio per decongestionare il traffico su quel rettilineo di cui parlava prima il Consigliere. Poi c'è la riqualificazione della traversa interna della Strada Statale 80, all'interno della frazione di Preturo, con la realizzazione della zona 30, che ovviamente prevederà anche degli attraversamenti pedonali rialzati. Quindi questi due studi sono stati finanziati e sono in corso di realizzazione. Ovviamente i tempi per le opere sono lunghi, però diciamo che cerchiamo insomma... già con il progetto pronto poi si potranno fare tutti questi interventi che sono previsti a Coppito, in tutte le frazioni. Perché i problemi sulla sicurezza stradale sono tanti, abbiamo fatto anche un incontro con ANAS insieme ai Consiglieri regionali per il problema della viabilità di Assergi, Paganica, Tempera, sempre legato alla sicurezza. Quindi ci stiamo muovendo, piano piano i risultati si vedranno

### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie Assessore Mannetti per la specificazione. Adesso do la parola al Consigliere Lancia

### ***INTEVRENTO DEL CONSIGLIERE ERSILIA LANCIA***

Grazie Presidente. Io avevo chiesto di intervenire per interloquire a proposito delle proposte emendative del collega Romano che io ho letto stamattina, anzi per la verità, le ho lette all'illustrazione che ha fatto qualche minuto fa il collega Romano. E credo però, anche sulla scorta del saluto, del congedo che ci ha riservato l'Ingegnere Ciurnelli, richiamo che ha fatto importante anche su eventuali studi di fattibilità e quindi senza scendere però nel merito delle varie, di tutte le proposte emendative, chiederei anche io un ritiro degli stessi ma in vista anche e proprio, come ci diceva Ciurnelli indirettamente, di una riproposizione in sede di aggiornamento, non soltanto perché già c'è stato del tempo. Mi chiedo se poi non, nelle more, dovessero comunque ripetersi, relativamente a questi passaggi, come la ... (inc. linea disturbata) certo andrebbero ad aggravare questo procedimento e questo piano per cui qui oggi chiediamo l'attenzione dell'assise e, auspicabilmente un'approvazione. Tutto qui, avevo chiesto di intervenire nel momento in cui si stava interloquendo sugli emendamenti, abbiamo avuto un po' questa gestione. Tutto qui, grazie Presidente

### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Sulle richieste del Consigliere Lancia, do per un minuto la parola al Consigliere Romano, prego

### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE PAOLO ROMANO***

Grazie Presidente, non solo al Consigliere Lancia, anche al collega D'Angelo perché ha opportunamente fatto una richiesta e quindi io opportunamente cercherò di rispondere. Allora è evidente quello che si diceva quando si parlava di dibattito sul PUMS. Ora siamo in Consiglio comunale, c'è un provvedimento amministrativo e di Consiglio e credo che ogni Consigliere abbia il diritto di emendarlo. Quindi quello che dice l'Ingegnere Ciurnelli, che chiaramente bisogna rispettare perché lui parla per parte tecnica e parla anche in virtù di quelli che sono i procedimenti interni fatti dal PUMS, va rispettato. Non per questo deve essere fatto chiaramente, perché noi siamo la parte

politica e siamo la parte consiliare che, di fatto, è l'ultimo soggetto a poterle dover fare, le osservazioni, e decidere di pagarle. Anche perché, nel momento in cui un provvedimento passa in Consiglio, quel provvedimento non è imm modificabile, può essere tranquillamente modificato dai Consiglieri comunali. Questo è un punto, il secondo punto invece riguarda gli studi di fattibilità. Se voi andate a leggere gli emendamenti, che non sono emendamenti tecnici, cioè sono molto discorsivi e lo potete vedere tutti quanti, negli emendamenti si fa riferimento a verifiche di fattibilità, quindi non si parla di una realizzazione. E all'interno del PUMS ci sono più interventi i quali non tutti sono finanziati, ci sono anche interventi che non sono finanziati e che necessitano di tutto il percorso che chiaramente si dovrà fare nelle risorse e quindi nelle progettazioni e poi nelle realizzazioni. Ad esclusione però dell'emendamento che riguarda i tassisti che, io lo ribadisco, non è un fatto politico, non può essere di campagna elettorale, qui stiamo approvando una pianificazione vera e propria, non è la campagna elettorale. In campagna elettorale ci misureremo, ci scontreremo, questa non è campagna elettorale, qui dobbiamo risolvere i problemi della cittadinanza. E sui tassisti è un dibattito che va avanti da mesi, da mesi e purtroppo sulla Stampa e non nelle assisi comunali oppure in una commissione. Questo è il dramma e questo va risolto, e l'emendamento potete non approvarlo, perché è chiaro che i numeri li avete voi e quindi decidete tranquillamente voi, perché con la Maggioranza fate così. Ma è pur vero che questa problematica va risolta e non può essere non procrastinata, non può essere più rinviata sia nella situazione della provvisorietà che riguarda questi cittadini, questi lavoratori, sia nei riguardi di una scelta definitiva che nel PUMS non c'è e che noi comunque sia dobbiamo dare, perché sono cittadini che fanno un servizio essenziale e sono cittadini aquilani che comunque sia lavorano sul territorio e meritano, al pari di tutti gli altri, la stessa considerazione. Questo è per quanto attiene ai tassisti. Per quanto riguarda la situazione dei ... (inc.) io ringrazio il collega ... (inc.) perché è stato onesto, è stato onesto anche nella descrizione cronologica di quello che è stato il suo percorso amministrativo nel tentativo di risolvere una problematica. Lo rispetto ed è stata chiaramente una battaglia legittima e, vorrei sottolineare, anche giustissima. Ora è stata fatta mi sembra nel 2002, mi sembra di aver capito, io non dico che questa sia la soluzione, io dico però che dobbiamo trovare una soluzione, e sicuramente una può essere il ... (inc.). Magari troveremo la porta chiusa, troveremo un muro che di fatto non riusciremo a sfondare ... (inc. voci sovrapposte) una viabilità alternativa a San Giacomo per risolvere questa problematica dei camion, dei mezzi pesanti. Sicuramente nella commissione che si farà, la studieremo insieme, l'analizzeremo insieme e magari faremo una proposta tutti insieme. Fatto sta però che non è campagna elettorale, quindi quello che io ho presentato, è una cosa che io sento come soluzione e che vorrei proporre, poi ci sarà una bocciatura oppure ci sarà una promozione di questi emendamenti, questo lo deciderà l'assise. Ma non

è campagna elettorale, non era creare un danno né a te Daniele né tanto meno crearlo a Gigi Di Luzio, non è per niente e non lo sarà mai mia intenzione, non è questo il mio stile. Grazie Presidente

#### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie Consigliere Romano

#### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE STEFANO PALUMBO***

Presidente, le ho mandato un messaggio, ho riformulato le domande che avevo posto nel mio intervento anche sulla chat, chiedendo una risposta se è possibile, visto che le avevo già chieste prima

#### ***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Scusami, però io da qua non le vedo. Quindi Assessore, prego

#### ***INTERVENTO DELL'ASSESSORE CARLA MANNETTI***

Magari la mia sarà una risposta politica, però diciamo che quella di Viale Ovidio è più tecnica. Allora, per quanto riguarda la gratuità dei parcheggi, noi più volte abbiamo detto che fin quando la ricostruzione non sarà ultimata, e quindi vengono creati in continuazione parcheggi, chiusi parcheggi, chiuse strade, prendere una decisione definitiva è impossibile. Ovviamente nel piano si prevede l'istituzione di ZTL, tutta una serie di cose e anche dei parcheggi a pagamenti, però nel lungo periodo, nel breve periodo sicuramente no. Per quel che concerne il discorso della riapertura di Viale Ovidio, è ovvio che poi c'è anche un discorso legato alla Fontana Luminosa di pedonalizzazione di una parte della Fontana Luminosa, non tutta perché pure Via Malta è una via che non può essere chiusa, circolano liberamente e quindi in passato avevamo anche discusso un progetto in Commissione e sicuramente quel progetto lì è stato preso in considerazione dal piano. Poi, dunque qual è la terza, come si inserisce... Diciamo che le due aree sono completamente diverse, cioè si parla sempre di Piazza d'Armi ma non va a coincidere con il discorso del parco urbano, assolutamente, perché il parcheggio è sicuramente più distante verso la rotonda. Poi volevo fare soltanto una precisazione, abbiamo tutti quanti, avete tutti quanti richiamato il vecchio TUM, ovviamente da tecnico il principio

della continuità amministrativa è un principio che ho sempre rispettato e che continuerò a rispettare, quindi siamo partiti dall'esistente dagli studi che sono stati fatti in precedenza, però la filosofia di questo PUMS è una filosofia completamente diversa, sì magari ci potranno essere interventi che in parte sono simili ma non identici perché il collegamento funiviario con Roio era previsto ma partiva da Collemaggio, noi abbiamo spostato tutto sulla stazione perché abbiamo fatto un discorso di intermodalità a 360 gradi quindi la stazione diventa il centro dell'intermodalità, ferro, gomma, fune e poi trasporto urbano, trasporto extraurbano e trasporto ferroviario però la filosofia di questo piano e qualcuno lo ha anche colto è una filosofia prevalentemente incentrata dove si dà preminenza alla sicurezza stradale, alla mobilità ciclistica che è un tema nuovo rispetto al passato e alla mobilità elettrica; poi ovviamente ci sono degli interventi che erano stati già pianificati all'epoca che sono interventi validi e sicuramente non potevano essere cassati soltanto perché erano stati pianificati da una Giunta di colore diverso, proprio in virtù di questo principio della continuità amministrativa. Ma non sono tantissimi, per esempio pure l'ipotesi del casello che oggi ripropone il Consigliere Romano è stata scartata apposta perché non è un'ipotesi realizzabile nel periodo di vigenza del PUMS, cioè fino al 2027, poi noi abbiamo aperto un tavolo con il Sindaco da tempo con Strada dei Parchi dove si stanno affrontando diverse tematiche a 360 gradi, sicuramente questi argomenti potranno essere ripresi ma non potranno mai vedere la realizzazione entro il 2027

#### ***INTERVENTO DEL CONSIGLIERE STEFANO PALUMBO***

Assessore perdonami, rispetto alla richiesta che le ho fatto sul collegamento a fune L'Aquila- Roio, rispetto non alla scelta strategica che condivido ma al percorso indicato nell'affidamento dello studio di fattibilità, io volevo capire se c'è margine di capire come migliorare quel progetto perché così come io le dico sinceramente ho grandissime riserve su quelle ipotesi progettuali

#### ***INTERVENTO DELL'ASSESSORE CARLA MANNETTI***

L'ho già detto e mi piace ripeterlo giustamente in questa sede perché c'è stato un confronto sulla stampa e non... adesso noi affidiamo lo studio e ovviamente in quella sede faremo i tavoli di discussione anche coinvolgendo le associazioni locali, se vogliono prendere la parola però adesso siamo a un punto tale, è una delle prime opere che abbiamo inserito nelle opere prioritarie quindi lo studio sarà affidato e ciò non toglie che il percorso potrà essere rivisto; certo questo percorso attualmente ha avuto sia, ha passato sia la Pas che la Vinca e quindi insomma come ipotesi progettuale in linea di massima ha avuto questi pareri che sicuramente ci danno forza, ma noi siamo disposti a

tutto siccome adesso lo studio inizierà con questa Amministrazione, da parte mia massima disponibilità

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Grazie grazie. Chiudo la discussione e passiamo alle operazioni di voto, quindi votiamo prima gli emendamenti e poi eventualmente la delibera se emendata, allora gli emendamenti sono quattro, eccoli qua, 1, 2, 3 e 4, informo tutti i Consiglieri Comunali che è stato espresso anche il parere da parte del dirigente, sul parere di regolarità tecnica non favorevole, 11.01.2022. Quindi passiamo alle operazioni di voto, emendamento numero 1, realizzazione del cosiddetto terminal della zona ovest nell'area antistante l'hotel Amiternum come da progetto del 2016, quindi stiamo votando questa proposta di emendamento; prego Segretario Generale per la votazione

***INTERVENTO DEL SEGRETARIO GENERALE AVV. DE NARDIS***

Votazione per appello nominale sul primo emendamento proposto dal Consigliere Romano: 11 favorevoli, 20 contrari

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Emendamento n. 1: 11 favorevoli, 20 contrari, il Consiglio Comunale respinge l'emendamento. Adesso passiamo all'emendamento n. 2 individuazione definitiva e realizzazioni non più procrastinabili dell'area taxi della zona ovest; prego

***INTERVENTO DEL SEGRETARIO GENERALE AVV. DE NARDIS***

Sulla proposta di secondo emendamento: 11 favorevoli e 18 contrari

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Emendamento n. 2: 11 favorevoli 18 contrari, il Consiglio Comunale respinge l'emendamento. Adesso passiamo all'emendamento numero 3, verificare la fattibilità della realizzazione di un nuovo casello autostradale nella zona di Aragno, eccetera. Prego

***INTERVENTO DEL SEGRETARIO GENERALE AVV. DE NARDIS***

10 favorevoli 21 contrari

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Emendamento n. 3: 10 favorevoli e 21 contrari, il Consiglio Comunale non approva.

Passiamo all'ultimo emendamento, verificare la fattibilità del tema della telematizzazione nuova costituzione di un ulteriore nuovo casello dell'Aquila ovest eccetera,

***INTERVENTO DEL SEGRETARIO GENERALE AVV. DE NARDIS***

11 sì, 20 no

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Emendamento n. 4: 11 favorevoli, 20 contrari, il Consiglio Comunale non approva.

Allora adesso passiamo alla delibera piano urbano della mobilità sostenibile della città dell'Aquila, predisposto e adottato ai sensi del decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti 4 agosto 2017, recepimento delle osservazioni e approvazioni. Prego Segretario Generale

***INTERVENTO DEL SEGRETARIO GENERALE AVV. DE NARDIS***

21 voti favorevoli, 3 contrari e 7 astenuti

***INTERVENTO DEL PRESIDENTE ROBERTO TINARI***

Allora con 21 voti favorevoli, 3 contrari e 7 astenuti il Consiglio Comunale approva il piano urbano della mobilità sostenibile, quindi ringrazio tutti e ce lo meritiamo, grazie a tutti tutti arrivederci e grazie mille buona

***INTERVENTO DEL SEGRETARIO GENERALE AVV. DE NARDIS***

La seduta è tolta alle ore 14.26

*L'assemblea viene sciolta*



# COMUNE DELL'AQUILA

Del che è verbale

## IL SEGRETARIO GENERALE

Firmato Digitalmente da :  
DE NARDIS DOMENICO  
Certificato emesso da : InfoCamere  
Valido da: 13-07-2021 8.55.57 a: 13-07-2024 1.00.00

## IL PRESIDENTE

Firmato Digitalmente da :  
TINARI ROBERTO  
Certificato emesso da : ArubaPEC  
Valido da: 16-10-2020 1.00.00 a: 17-10-2023 0.59.59