



**Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia**  
**Gruppo consiliare regionale**  
**Partito Democratico**

## **INTERROGAZIONE A RISPOSTA IN COMMISSIONE**

### **Oggetto: “Interferenze della Regione sulle modifiche allo statuto di ATAP”**

Il sottoscritto Consigliere regionale,

#### **1. Premesso:**

che sin dagli anni novanta la Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia ha inaugurato con successo la prassi dell'affidamento del servizio di trasporto pubblico locale su gomma mediante procedure pubbliche di concorrenza;

che, a seguito dell'emanazione del D.Lgs 111/2004 (Norme di attuazione dello statuto speciale della regione Friuli-Venezia Giulia concernenti il trasferimento di funzioni in materia di viabilità e trasporti), la Regione ha rafforzato le sue competenze nella materia del trasporto pubblico locale (TPL);

che la LR 23/2007, anche in forza del D.Lgs 111/2004, ha meglio definito il quadro regolatorio del TPL stabilendo che la Regione ha il compito di programmare, finanziare e monitorare il servizio e che, d'altro canto, agli affidatari spetta il compito di erogare il servizio godendo dell'autonomia della gestione imprenditoriale in una logica di mercato aperto;

che pertanto il modello statuito dalla LR 23/2007 esclude la possibilità per la Regione di svolgere qualsiasi funzione gestionale nel TPL evitando commistioni tra il ruolo di programmatore/controllore/appaltatore e l'erogatore dei servizi;

che il rapporto tra il regolatore Regione e l'erogatore assegnatario è disciplinato dal contratto di servizio sottoscritto a seguito di procedura di gara;

che a seguito di procedura pubblica e competitiva la Regione, in data 15.11.2019, ha sottoscritto con TPL FVG SCARL il contratto di servizio dei servizi di trasporto pubblico locale per la durata di dieci anni prorogabili;

che l'esperienza della Regione Autonoma, proprio per i caratteri anzi descritti, costituisce una best practice di livello nazionale;

che TPL FVG SCARL è partecipata paritariamente al 25% da ATAP Spa-Pordenone; APT Spa-Gorizia; Autoservizi FVG Spa -SAF-Udine; Trieste Trasporti Spa-Trieste;

che gli azionisti di ATAP Spa sono quasi esclusivamente enti locali della provincia di Pordenone con una più che residuale partecipazione della finanziaria regionale Friulia Spa che detiene 4 (quattro!) azioni su circa duecento mila;

che, ugualmente ad ATAP Spa, APT Spa è partecipata quasi esclusivamente da enti locali della provincia di Gorizia con in più una significativa partecipazione (21,81%) di ATAP Spa;

che Autoservizi FVG Spa -SAF prevede una minoritaria partecipazione di enti locali della provincia di Udine, una partecipazione di Friulia Spa dell'8,31% e il controllo al 60% del gruppo Arriva Italia srl, a sua volta controllato da Deutsche Bahn AG;

che Trieste Trasporti Spa è partecipata in maggioranza assoluta da enti locali della provincia di Trieste ma controllata di fatto, e gestita, da Arriva Italia srl con il 39,94%.

## 2. **Premesso:**

che a suo tempo un ex presidente di ATAP Spa ha acquistato quattro azioni della società e le ha conferite in un veicolo societario, MVA srl, con modalità e per ragioni più che controverse;

che le quattro azioni in parola sono rilevanti in quanto assegnano a chi le possiede la facoltà del diritto di prelazione sulle azioni ATAP Spa che enti locali volessero, o dovessero, dismettere con ciò aprendo la strada alla scalata del sistema regionale delle società che gestiscono il TPL del Friuli Venezia Giulia;

che Ferrovie Nord Milano, rilevante operatore controllato dalla Regione Lombardia, acquisì a suo tempo MVA srl, successivamente trasformatasi in Nuovo Trasporto Triveneto srl (NTT srl), con il plausibile scopo di scalare ATAP Spa stessa, APT Spa, quindi TPL FVG SCARL che si è aggiudicata il servizio decennale del TPL del Friuli Venezia Giulia;

che pure Arriva Italia srl, quindi la sua controllante Deutsche Bahn AG, potrebbe essere interessata, per ragioni analoghe a quelle di Ferrovie Nord Milano, a scalare ATAP Spa e conseguentemente APT Spa;

che inoltre il mercato accredita da tempo il processo di vendita di Arriva Italia srl da parte di Deutsche Bahn AG e che la scalata di Arriva Italia srl in ATAP Spa e APT Spa, o anche semplicemente la sua fattibilità giuridica ed economica per il tramite delle quattro azioni di NTT srl, valorizzerebbe di molto il prezzo di Arriva Italia srl;

che, come meglio illustrato in seguito, Friulia Spa, la finanziaria della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, ha successivamente provveduto ad acquisire NTT srl previa Deliberazione giuntales 1209/2020;

che tutto ciò premesso le quattro azioni ATAP Spa oggi in mano a Friulia Spa assumono una funzione rilevante e molto delicata tanto dal punto di vista politico, economico ed istituzionale.

## 3. **Premesso:**

che in data 30 luglio 2020 la Giunta regionale ha, come si è detto, approvato la Deliberazione 1209 con la quale dichiara che l'acquisto della società NTT srl con le quattro azioni ATAP Spa costituisce un progetto strategico per la Regione.

## 4. **Premesso:**

che nella Deliberazione 1209/2020 la dichiarazione di strategicità dell'acquisto di NTT srl da parte di Friulia Spa è supportata dall'articolo 1, comma 3 della LR 44/2017 ["Al fine di perseguire un'efficace gestione delle partecipazioni pubbliche e il miglior coordinamento degli interventi effettuati dalla Regione nei settori delle infrastrutture logistiche, dell'intermodalità, della viabilità e dei trasporti pubblici, è ammessa la partecipazione di Friulia SpA, nel ruolo stabilito dall' articolo 7, comma 48, della legge regionale 26 gennaio 2004, n. 1 (Legge finanziaria 2004), al capitale sociale delle società operanti nei settori medesimi, previa deliberazione della Giunta regionale finalizzata a verificare la strategicità del relativo intervento.”];

**5. Premesso:**

che l'efficacia dell'articolo 1, comma 3 della LR 44/2017 invocato dalla Deliberazione 1209/2020 è confinata, come del resto indicato proprio dal comma 3, dalle disposizioni del comma 48, Art. 7 della LR 1/2004;

che il menzionato comma 48 recita "Ai fini della razionalizzazione e del riordino delle partecipazioni societarie della Regione, nell'ottica di un complessivo sviluppo operativo, l'Amministrazione regionale è autorizzata ad attuare un progetto straordinario di riorganizzazione delle partecipazioni medesime, caratterizzato dall'assunzione in capo alla Finanziaria regionale Friulia SpA del ruolo di <<holding>>.";

che la norma del 2004 qui citata si riferisce esplicitamente ed esclusivamente al conferimento in Friulia Spa delle azioni societarie allora possedute direttamente dalla Regione, in un'ottica di razionalizzazione;

che, invece, nel caso della deliberazione 2109/2020 non trattasi di azioni possedute dalla Regione Autonoma bensì della società NTT srl, veicolo di proprietà di Ferrovie Nord Milano Spa che contiene quattro azioni di ATAP Spa, che mai ha fatto parte delle partecipazioni della Regione Autonoma;

che pertanto l'invocazione della LR 44/2017, la cui efficacia è confinata dal comma 48, Art. 7 della LR 1/2004, non sembra costituire il presupposto ordinamentale dell'azione amministrativa della Giunta regionale.

**6. Premesso:**

che stando a quanto affermato nella deliberazione 1209/2020 "L'operazione di acquisto da parte di Friulia S.p.a. dell'intero capitale sociale della società NTT S.r.l., soddisfa i criteri prescritti dall'articolo 2 della legge regionale 4 maggio 2012, n. 10 recante "Riordino e disciplina della partecipazione della Regione Friuli Venezia Giulia a società di capitali" in coerenza con gli obiettivi delle politiche regionali di settore e con il perseguimento di interessi di rilievo regionale";

che la l'art. 2 della LR 10/2012, nuovamente, si riferisce solo alle partecipazioni azionarie della Regione Autonoma e non a quelle di Friulia Spa. Anche questo riferimento della deliberazione 1209 non sembra costituire presupposto ordinamentale dell'azione amministrativa della Giunta regionale.

**7. Premesso:**

che Friulia Spa sembra disporre di ogni facoltà statutaria ed economica per poter compiere autonomamente, senza preventive autorizzazioni o deliberazioni di strategicità della Giunta regionale, operazioni del tipo di quella oggetto della Deliberazione 1209/2020;

che ciò considerato la Deliberazione giuntale 1209/2020 potrebbe essere superflua e, visti i precedenti punti, soffrire di legittimità.

**8. Premesso:**

che la Deliberazione 1209/2020 motiva le sue disposizioni asserendo: fra l'altro

- la distribuzione ai comuni delle azioni delle aziende TPL, oggi socie della TPL FVG SCARL, a suo tempo possedute dalle disciolte provincie "non sempre consente una gestione coerente, efficace ed efficiente delle società";

- è “obiettivo principale quello di concorrere al coordinamento del TPL regionale al fine di valorizzarne, in particolare, le sinergie conseguibili nel trasporto pubblico extraurbano;”;
- per concretizzare l'obiettivo del coordinamento “risulta essere strategica la progettualità presentata da Friulia Spa e riassunta nel documento “Relazione ai sensi dell’art.1, c. 3 della LR 44/2017: Strategicità progetto Nuovo Trasporto FVG” ed in particolare la partecipazione ATAP Spa di cui si reputa determinante il consolidamento dell’azionariato, attualmente detenuto, per oltre il 60%, da un azionariato diffuso di Comuni nel territorio servito dalla società;”.
- di ritenere “opportuno dare avvio [ ] al progetto [ ] autorizzando l’operazione che consenta a Friulia Spa di entrare nel capitale sociale della società NTT srl così da conseguire, quale socio ATAP Spa, il diritto di prelazione delle azioni in caso di cessione da parte dei Comuni;”;
- “l’operazione di acquisto da parte di Friulia Spa [ ] in coerenza con gli obiettivi delle politiche regionali di settore e con il perseguimento di interessi di rilievo regionale;”. Interessi non meglio precisati, ndr;
- come necessaria e strategica la necessità di “costruire in questo fondamentale settore una regia coordinata sul territorio regionale;”;

#### 9. **Premesso:**

che la Deliberazione 1209/2020 definisce strategica la progettualità di Friulia Spa indicata nel documento “Relazione ai sensi dell’art.1, c. 3 della LR 44/2017: Strategicità progetto Nuovo Trasporto FVG” (di seguito la Relazione) e pertanto, assumendo la Relazione come suo presupposto, lo fa proprio;

che la parte dispositiva della Deliberazione conseguentemente autorizza Friulia Spa ad acquistare NTT srl “affinché la stessa possa diventare un veicolo per gestire e riorganizzare il TPL regionale sfruttando le esperienze dei vari soggetti coinvolti;”.

#### 10. **Premesso:**

che la Giunta regionale, con la Deliberazione 1209/2020, esprime profonda sfiducia nei confronti dei comuni azionisti di ATAP Spa e opera per sostituirli nella compagine sociale dell’azienda;

che, in contrasto con i risultati gestionali di ATAP Spa che sono sempre stati ottimi, tanto da fare dell’azienda la gallina dalle uova d’oro del TPL regionale, la Giunta regionale offende il ruolo dei comuni che “non sempre consente una gestione coerente, efficace ed efficiente delle società;”;

che l’interesse della Giunta regionale per la società di Pordenone, lungi dall’essere motivata dagli insufficienti risultati gestionali, sembra spinto, proprio al contrario, dalla nota e consistente profittabilità dell’azienda;

che l’interesse di Friulia (e di Arriva Italia Spa) non sembra derivare dal fatto che ATAP Spa vada male ma dalla ragione opposta che vada molto bene;

che la deliberazione 1209/2020 motiva la sua sussistenza invocando anche la necessità del coordinamento regionale dimenticando che per tale funzione la Regione dispone degli efficaci strumenti della gara pubblica per l’assegnazione dell’appalto nonché del contratto di servizio per regolare e controllare il suo svolgimento.

## 11. **Premesso:**

che, come già sottolineato, la Relazione di Friulia Spa viene fatta proprio dalla Giunta regionale con la deliberazione 1209/2020 e ne costituisce parte integrante poiché finalità, argomentazioni, metodologie, rapporti con operatori privati del settore del TPL vengono assunti come presupposto dell'atto amministrativo della Giunta.

## 12. **Premesso:**

che la Relazione dichiara sin dalle Premesse, a dire il vero con una sfrontata trasparenza, che lo scopo che Friulia Spa intende perseguire è il partenariato di partecipazione con Arriva Italia Spa per acquisire ATAP Spa: "Arriva ha manifestato il proprio **interesse a valutare l'ipotesi di partecipare in qualità di partner industriale** all'Acquisizione di ATAP, ferma restando la necessità di disporre di informazioni aggiornate sui fondamentali, anche prospettici, di ATAP (i.e. *due diligence* contabile e fiscale, piano industriale aggiornato con le condizioni della nuova convenzione sottoscritta con Regione FVG) e di poter consolidare i risultati della Target." Proseguendo con "**Il presente documento illustra in sintesi il percorso individuato per l'acquisizione da parte di Friulia e Arriva di un'interessenza in ATAP (TPL Pordenone)** ponendo le premesse per un progetto di più ampio respiro volto al coordinamento del TPL del Friuli Venezia Giulia.;"

che la Relazione pare essere stata scritta a quattro mani dai due partner tra i cui obiettivi vi è: "**Ottenere da parte di Regione FVG**, azionista di controllo di Friulia, **il riconoscimento della strategicità di ATAP, APT, SAF, TRIESTE TRASPORTI, TPL FVG SCARL e delle subholding funzionali per l'impostazione delle operazioni** (a titolo esemplificativo e non esaustivo NEWCO NTT)", cosa effettivamente avvenuta con la deliberazione 1209/2020 che prontamente esaudisce le aspettative;

che i due partner in parola si prefiggono di ottenere il controllo di ATAP Spa con il 60% delle azioni;

che nella Relazione Friulia Spa, esprimendo evidentemente anche il proposito di Arriva Italia Spa, prosegue così:

- "Valutato il progetto di acquisizione, consolidamento, coordinamento e ottimizzazione del TPL regionale
- tenuto conto che tutti gli attori che lo compongono e partecipano in TPL FVG SCARL (i.e. ATAP S.p.A, APT S.p.A., Autoservizi F.V.G. S.p.A. - SAF, Trieste Trasporti S.p.A) risultano ugualmente strategici e sinergici alla realizzazione della progettualità
- considerato che per il buon esito della progettualità sia da un punto di vista industriale che finanziario si rende opportuno attivare una collaborazione con un operatore di riferimento già presente nel territorio del FVG (i.e. Arriva Italia S.r.l.)
- riscontrato che per operare efficientemente l'acquisizione delle partecipazioni anche mediante il coinvolgimento di un operatore di riferimento e per governare in maniera coordinata ed efficiente le aziende oggetto di acquisizione è necessario operare con una subholding".

che in questo modo si svela come ATAP Spa sia solo il primo birillo da far cadere ma tutti gli altri seguiranno, a cominciare da APT Spa-Gorizia;

che la Relazione conclude con la seguente richiesta alla Giunta regionale:

"Si richiede alla Giunta regionale di riconoscere – coerentemente alle previsioni di cui alla LR 44/2017 - la strategicità delle seguenti società:

1. ATAP S.p.A. (TPL Pordenone),
2. Autoservizi F.V.G. S.p.A. - SAF (TPL Udine),
3. APT S.p.A. (TPL Gorizia),
4. Trieste Trasporti S.p.A. (TPL Trieste)
5. TPL FVG S.c.a.r.l.”;

che, come si è visto, la Giunta regionale ha esaudito i desideri dei due partner.

**13. Premesso:**

che l'interpellante ha provveduto, con istanza di accesso agli atti del 12 aprile 2022, a chiedere copia della Relazione e che la Direzione delle Finanze della Regione, con nota del 22 aprile 2022, ha effettivamente trasmesso al richiedente il documento in parola che viene allegato alla presente interrogazione e ne costituisce parte integrante.

**14. Premesso:**

che, verso la fine del 2022, ha iniziato a circolare tra gli addetti del settore TPL una versione abbreviata della Relazione medesima depurata, con un sussulto di pudore, da ogni riferimento al partner Arriva Italia Spa di modo tale che il documento di Friulia Spa non appare più, almeno formalmente, come il frutto di una iniziativa congiunta della controllata della Regione e dell'operatore privato ma di un proposito autonomo della finanziaria regionale.

**15. Premesso:**

che il proposito perseguito dalla Regione di portare Arriva Italia Spa e Friulia Spa al controllo di ATAP Spa con almeno il 60% delle azioni comporterebbe che la residua quota dei comuni perderebbe ogni valore di mercato poiché nessuno sarebbe interessato a divenire socio di un'azienda sottoposta al controllo, di fatto totalitario, di Arriva Italia Spa;

che la residua presenza degli enti locali sarebbe irrilevante dal punto di vista delle strategie aziendali che potrebbero essere decise in modo unilaterale da Arriva Italia Spa;

che la gestione di ATAP Spa, una volta inserita in modo completo ed irreversibile in un gruppo industriale più grande, perderebbe di trasparenza offrendo al gruppo controllante la possibilità di stabilire a suo piacimento le caratteristiche delle relazioni infragruppo a cominciare dall'imputazione dei costi e dei benefici;

che il proposito organizzato e perseguito dalla Regione con la deliberazione 1209/2020 e la Relazione si traduce in danno economico per i comuni azionisti e che l'assenza di adeguate reazioni da parte degli enti locali azionisti comporterebbe l'accettazione da parte di questi di un danno economico evidente;

che a maggior ragione il programma stabilito dalla Regione con la deliberazione 1209/2020 suscita non poche perplessità.

**16. Premesso:**

che risulterebbe nel novembre 2022 Friulia Spa abbia incontrato alcuni importanti azionisti di ATAP Spa con lo scopo di favorire il consenso dei comuni al progetto stabilito dalla deliberazione 1209/2020.

## 17. **Premesso:**

che il Collegio sindacale di ATAP Spa, con la lettera inviata il 21 novembre 2022, ha messo in guardia i soci ATAP su alcuni possibili risvolti dell'operazione indicata dalla Deliberazione 1209/2020. Nella lettera tra le altre cose si sottolinea che:

“1) il gruppo Arriva Italia controlla la società Arriva Udine S.p.A. e ha un'influenza che possiamo definire “sostanziale” sulla gestione di Trieste Trasporti S.p.A. tanto che l'Amministratore delegato di Trieste Trasporti S.p.A. è il medesimo amministratore delegato di Arriva Udine S.p.A.;

2) la governance di TPL FVG SCARL è per la maggioranza (3 componenti su 5) di espressione di società sotto il controllo o l'influenza sostanziale di Arriva Italia S.r.l. ed esprime il medesimo amministratore delegato di Arriva Udine S.p.A. e Trieste Trasporti S.p.A.;

3) nel corso delle riunioni del Consiglio di Amministrazione di ATAP S.p.A. il Collegio Sindacale è venuto a conoscenza di aspetti tutt'altro che trascurabili afferenti la gestione della governance di TPL FVG SCARL, aspetti che sono stati adeguatamente evidenziati quali “punti di attenzione” nelle relazioni del sottoscritto Collegio Sindacale al bilancio di ATAP S.p.A. al 31.12.2020 ed al 31.12.2021;

4) nel corso del Consiglio di Amministrazione di ATAP S.p.A. del 15.11.2022 sono emerse informazioni circa la permanenza di “punti di attenzione” nonché alla possibile dimensione degli stessi;

5) Friulia S.p.A. è attualmente socia di Arriva Udine S.p.A. e ha nominato negli organi sociali della stessa propri componenti; quindi – a rigore – risulta arduo poterla considerare soggetto totalmente estraneo e totalmente privo di interessi anche rispetto ai fenomeni descritti.

L'eventuale successiva cessione di NTT srl da parte di Friulia a qualunque soggetto interessato alla scalabilità del capitale di ATAP S.p.A. – operazione di cessione a fronte della quale non è esercitabile la prelazione da parte di ATAP S.p.A. e degli altri suoi soci - consentirebbe al soggetto acquirente di poter successivamente incrementare la propria partecipazione in ATAP, per il tramite della prelazione di cui gode il Veicolo, secondo il disegno in precedenza esposto atteso che – a nostro sommo avviso e come confermato dalla natura dell'interesse che ha indotto FNM (società a controllo pubblico) all'acquisto del Veicolo (esplicitata nella Scrittura Privata) - lo scopo ultimo della costituzione del Veicolo era quello di consentire la scalabilità di ATAP S.p.A. con modalità idonee a frustrare i preminenti obiettivi di interesse pubblico che le gare ad evidenza pubblica tendono a tutelare.”.

## 18. **Premesso:**

che riconoscendo la fondatezza delle osservazioni del Collegio sindacale, i sindaci dei Comuni soci di ATAP, fra cui Pordenone, si sono fatti dare dai rispettivi Consigli comunali il mandato a rivedere lo statuto della società partecipata, per sterilizzare il diritto di prelazione in capo a soci privati;

che è stata convocata per il giorno 19 maggio 2023 apposita assemblea straordinaria di ATAP Spa allo scopo di approvare le modifiche statutarie finalizzate a sterilizzare le azioni detenute dai soci diversi dagli enti locali, tutelare ATAP Spa da scalate ostili e proteggere il valore economico delle azioni detenute dagli enti locali;

che nel corso dell'Assemblea straordinaria il sindaco di Pordenone ha chiesto di non deliberare le modifiche statutarie già approvate dai consigli comunali adducendo come motivazione della rinuncia una richiesta di Friulia Spa e informando, peraltro, che la finanziaria regionale presenterà un suo piano industriale per il futuro di ATAP Spa;

che in ossequio alla richiesta di Friulia Spa veicolata dal sindaco di Pordenone l'assemblea non ha deliberato le modifiche statutarie e ha inoltre accolto il sollecito ad attendere le proposte industriali preannunciate;

che il socio che blocca le deliberazioni di ATAP Spa e scriverà il nuovo piano industriale dell'azienda possiede 4 azioni su 182.514 pari al ridicolo 0,002%;

che è ragionevole ipotizzare Friulia Spa presenti un piano industriale coerente con la deliberazione 1209/2020 della controllante Regione e con la Relazione della finanziaria medesima;

che un programma industriale così fatto porterebbe al danno economico dei comuni per le ragioni già indicate al punto 15;

che le ignote ragioni per le quali i sindaci dovrebbero agire in contrasto con gli interessi, anche di natura erariale, dei loro comuni dovrebbero essere per forza di cose rilevanti e cogenti;

che l'adesione al proposito indicato dalla Deliberazione 1209/2020 e dalla Relazione, proprio perché in contrasto con l'interesse dei comuni, non potrebbe certo avvenire esercitando il principio costituzionale dell'autonomia dei comuni che sono equi ordinati alla Regione Autonoma.

#### **19. Premesso:**

che gli amministratori di ATAP Spa sollecitano da tempo TPL FVG SCARL a corrispondere alla società di Pordenone il corrispettivo, che la SCARL ha già percepito dalla Regione Autonoma, per servizi chilometrici effettivamente svolti da ATAP Spa nell'ambito del contratto di servizio decennale;

che la mancata corresponsione vale circa cinque milioni di euro nel decennio contrattuale con la Regione Autonoma;

che APT Spa Gorizia si trova nella medesima situazione per un importo nel decennio dell'ordine dei 3,5 milioni di euro;

che queste distorsioni nel funzionamento del TPL regionale non possono che tradursi in un inefficiente e critico funzionamento del sistema a danno, in definitiva degli utenti e degli enti locali azionisti delle due aziende qui citate.

Lo scrivente consigliere regionale interroga il Presidente della Regione per sapere:

- a) se non ritenga che Friulia Spa azionista con quattro azioni di ATAP Spa debba astenersi da ogni ruolo societario nell'azienda di Pordenone congelando le menzionate quattro azioni con l'annuncio che non sono, né saranno, in vendita e che la Finanziaria non intenderà usarle per esercitare un ruolo industriale ma puramente finanziario, peraltro solitamente ben remunerato;
- b) se non ritenga che il ruolo di coordinamento del settore del TPL regionale debba essere esercitato con l'uso completo ed accorto del contratto di servizio del 15.11.2019 anziché con negative intrusioni nella vita delle aziende appaltatrici che per trasparenza debbono agire autonomamente e separatamente dalla stazione appaltante;
- c) se non ritenga di doversi avvalere dell'istituto dell'autotutela revocando la Deliberazione 1209/2020;
- d) se non ritenga che la Deliberazione 1209/2020 e la Relazione evidenzino un rapporto sbagliato, a dir poco, della Regione e della finanziaria regionale con Arriva Italia Spa, in contrasto con gli interessi dei comuni azionisti di ATAP Spa e APT Spa;



- e) se non ritenga pertanto, a chiarimento di ogni dubbio e preoccupazione, di dover dichiarare senza indugio e pubblicamente che la Regione sollecita i comuni ad agire in ATAP Spa con totale libertà ed autonomia nell'esclusivo interesse pubblico.

Lo scrivente chiede risposta in commissione.

Consigliere Nicola Conficoni

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Nicola Conficoni'.

All. 1. Relazione Friulia Spa