



XV LEGISLATURA

IV COMMISSIONE CONSILIARE PERMANENTE (Sviluppo economico)

VERBALE SOMMARIO DELLA RIUNIONE N. 40 DEI GIORNI 09/09/2019, 11/09/2019 E 12/09/2019

BAROCCO Giovanni	(Presidente)	(Presente)
NOGARA Alessandro	(Vicepresidente)	(Presente)
RESTANO Claudio	(Segretario)	(Presente)
MINELLI Chiara		(Presente)
MORELLI Patrizia		(Presente)
NASSO Manuela		(Presente)
SPELGATTI Nicoletta		(Presente)

RIUNIONE CONGIUNTA ALLA III COMMISSIONE CONSILIARE (NOGARA, BAROCCO, FARCOZ, DISTORT, GERANDIN, PEINETTI e PULZ)

Partecipano i Consiglieri: AGGRAVI, COGNETTA, LUCIANAZ, LUBOZ, MARQUIS, MOSSA, RUSSO e VESAN.

Assiste alla riunione Sonia GRIECO, Dirigente della Struttura Affari legislativi, studi e documentazione. Fungono da Segretari Monica BAUDIN e Ezio MONTROSSET.

La riunione è aperta alle ore 09:05 di lunedì 09.09.2019, ad Aosta, nella Sala Commissioni della Presidenza del Consiglio regionale, per l'esame del seguente ordine del giorno:

- 1) Comunicazioni del Presidente.
- 2) Audizioni in merito al nuovo testo concernente "**Principi e disposizioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile**" risultante dal coordinamento del disegno di legge **n. 4** "**Disposizioni regionali per lo sviluppo della mobilità sostenibile sul territorio**" e della **proposta di legge n. 26** "**Principi e obiettivi in materia di mobilità sostenibile**":

lunedì 9 settembre 2019

- ore 9.00: Confindustria Valle d'Aosta;
- ore 9.30: Assessore ai trasporti, infrastrutture e mobilità del Comune di Torino, Ing. Maria LAPIETRA;
- ore 11.30: CNA;
- ore 12.00: Confcommercio.



mercoledì 11 settembre 2019

- ore 9.00: Prof.ssa Maria Rosa VITTADINI, docente presso l'Università di Venezia;
- ore 10.30: Ordini degli Architetti e degli Ingegneri;
- ore 11.30: Sindaco del Comune di Aosta, Fulvio CENTOZ.

giovedì 12 settembre 2019

- ore 10.30: Assessore alle finanze, attività produttive e artigianato, Renzo TESTOLIN e Assessore agli affari europei, politiche del lavoro, inclusione sociale e trasporti, Luigi BERTSCHY, accompagnati dai dirigenti delle strutture regionali competenti.
- Analisi degli emendamenti al nuovo testo concernente "**Principi e disposizioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile**" risultante dal coordinamento del disegno di legge n. 4 "Disposizioni regionali per lo sviluppo della mobilità sostenibile sul territorio" e della **proposta di legge n. 26** "Principi e obiettivi in materia di mobilità sostenibile".

Proponente la Giunta regionale (Assessore alle finanze, attività produttive e artigianato)

- 3) Disegno di legge n. 4, presentato in data 23 luglio 2018, concernente: "Disposizioni regionali per lo sviluppo della mobilità sostenibile sul territorio.". **Relatore: BAROCCO.**

Proponenti i Consiglieri Chiara Minelli e Alberto Bertin

- 4) Proposta di legge n. 26, presentata in data 14 maggio 2019, concernente: "Principi e obiettivi in materia di mobilità sostenibile.". **Relatore: Chiara MINELLI**

La IV Commissione prosegue i lavori per l'esame dei seguenti punti iscritti all'ordine del giorno:

- 5) Approvazione dei verbali n. 34 (sommario e integrale) del 24.06.2019, n. 35 (sommario e integrale) del 27.06.2019, n. 36 (sommario) del 04.07.2019, n. 37 (sommario) del 09.07.2019, n. 38 (sommario) del 18.07.2019 e n. 39 (sommario) del 01.08.2019.

Proponenti i Consiglieri Paolo Sammaritani, Luca Distort e Stefano Aggravi

- 6) Proposta di legge n. 37, presentata in data 19 luglio 2019, concernente: "Disposizioni in materia di tutela e sviluppo delle libere professioni, nonché di applicazione dell'equo compenso". **Nomina del relatore.**

* * *

I Presidenti BAROCCO e NOGARA, constatata la validità della riunione, dichiarano aperta la seduta per la trattazione degli oggetti iscritti all'ordine del giorno, come da lettere prot. n. 6406 in data 04.09.2019, n. 6471 in data 06.09.2019 e n. 6577 in data 09.09.2019.

La riunione congiunta è presieduta dal Presidente BAROCCO.



lunedì 9 settembre 2019

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Il Presidente BAROCCO introduce la riunione ricordando che le Commissioni III e IV hanno approvato, a luglio, un nuovo testo risultante dal coordinamento del disegno di legge n. 4 e della proposta di legge n. 26, a cui si è aggiunto un emendamento alla parte finanziaria (articolo 20) della II Commissione consiliare.

Rammenta altresì che, nella seduta del 24 luglio 2019, il Consiglio regionale ha deciso di rinviare alle Commissioni III e IV - e alla II Commissione per la sola parte finanziaria - e alla prossima adunanza consiliare il testo suddetto e gli emendamenti depositati, in tale sede, dal Movimento 5 Stelle, dall'Assessore alle finanze, dai Consiglieri di maggioranza e dalla Consigliera Pulz.

Invita i Consiglieri che intendono presentare ulteriori eventuali emendamenti al testo medesimo di depositarli entro le ore 12.00 di mercoledì 11 settembre 2019 presso le segreterie delle Commissioni.

Comunica che il calendario delle audizioni previste per i giorni mercoledì 11 e giovedì 12 settembre 2019 è stato modificato per venire incontro alle richieste manifestate per le vie brevi da alcuni Commissari e dagli Assessori Bertschy e Testolin.

Il Consigliere COGNETTA, unitamente ai Consiglieri Aggravi, Distort e Restano, presenta un emendamento introduttivo dell'articolo 12bis volto a prevedere incentivi regionali per il rinnovo tecnologico del parco auto circolante in Valle d'Aosta per la riconversione dell'alimentazione di autovetture e di autocarri immatricolati come euro 0 o superiori con l'installazione di impianto a gas metano.

La Commissione prende atto.

AUDIZIONI IN MERITO AL NUOVO TESTO CONCERNENTE "PRINCIPI E DISPOSIZIONI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE" RISULTANTE DAL COORDINAMENTO DEL disegno di legge N. 4 "DISPOSIZIONI REGIONALI PER LO SVILUPPO DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE SUL TERRITORIO" E DELLA PROPOSTA DI legge N. 26 "PRINCIPI E OBIETTIVI IN MATERIA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE":

- *Confindustria Valle d'Aosta.*

* * *

L'ing. Giuseppe PROTO e il Dott. Marco LORENZETTI, in rappresentanza di Confindustria Valle d'Aosta, prendono parte alla riunione alle ore 9.10. Si procede alla registrazione digitale degli interventi.

* * *



Il Presidente BAROCCO introduce l'audizione.

L'ing. PROTO porta le riflessioni condivise all'interno di Confindustria anche con le aziende del settore che operano, in particolare, nel campo della mobilità.

Sottolinea l'importanza della direttiva europea relativa alla promozione dei *Clean and energy efficient vehicles*, che ha come obiettivo quello di aumentare - entro delle scadenze temporali indicate per ogni Paese dell'UE - la presenza nel mercato del trasporto di veicoli *green*, andando a definire una classificazione di questi veicoli che devono tendere a zero emissioni o, comunque, a emissioni minori a 1 grammo di CO2 per kilowatt ora.

Evidenzia che per stimolare questa modifica di riduzione degli impatti per quanto attiene il trasporto pubblico locale, sono allo studio delle valutazioni per ottenere dei finanziamenti europei.

Fa presente che la categoria esprime un giudizio positivo in merito al testo predisposto dalle Commissioni consiliari, pur rilevando che uno degli elementi che potrebbe essere maggiormente enfatizzato - accanto alla riduzione delle emissioni attraverso l'incentivazione della rottamazione dei mezzi privati più inquinanti - è che si preveda di disincentivare l'utilizzo delle auto, rendendo la mobilità collettiva sempre più integrata e attrattiva.

Evidenzia la necessità di definire nella legge anche una linea guida rispetto a iniziative che, nelle politiche di rinnovo della flotta del trasporto pubblico locale, incentivino il passaggio, da qui ai prossimi anni, a veicoli a zero emissioni o Clean.

Giudica positivamente i progetti legati al passaggio all'elettrificazione della tratta ferroviaria e allo studio per il collegamento da Pré-Saint-Didier a Courmayeur.

Il Presidente BAROCCO chiede se gli aiuti europei cui accenna l'ing. Proto legati al rinnovo del parco mezzi del trasporto pubblico locale, non rischino di ricadere nell'ambito del regime "de minimis".

L'ing. PROTO ritiene che il tema sia eventualmente da approfondire.

* * *

Alle ore 9.30 l'ing. PROTO e il Dott. LORENZETTI abbandonano la Sala di riunione.

* * *

- **Assessore ai trasporti, infrastrutture e mobilità del Comune di Torino, Ing. Maria LAPIETRA;**

* * *

L'Assessore Maria LAPIETRA e il Dott. Paolo D'ANGELO prendono parte alla riunione alle ore 9.35.

* * *

Il Presidente BAROCCO, nel ringraziare l'Assessore ai trasporti del Comune di Torino, ing. Lapietra, per la partecipazione all'audizione, ne presenta brevemente il



curriculum professionale.

L'Ing. LAPIETRA rileva che la Valle d'Aosta ha un territorio molto complesso da gestire in termini di viabilità e mobilità collettiva, ma dispone anche di importanti risorse naturali, fra cui anche quella idrica.

Evidenzia che l'Italia sta puntando ad incentivare principalmente un tipo di mobilità elettrica, mentre è più indietro sui tempi rispetto ad altri Paesi nel campo delle iniziative legate allo sviluppo dell'idrogeno.

Ritiene che la Valle d'Aosta potrebbe eventualmente essere all'avanguardia nella sperimentazione per quanto riguarda l'idrogeno, tenuto conto che i grandi imprenditori stanno cercando un territorio dove poter investire su questa risorsa.

Reputa che, in particolare, tale sperimentazione potrebbe essere rivolta alle linee ferroviarie e che, quindi, ad esempio, la linea Aosta-Torino si presterebbe ad essere eventualmente oggetto di studio per la riconversione in tal senso.

Riferisce poi in merito al progetto messo in atto nel Comune di Torino riguardo al reperimento dei dati sul traffico cittadino, attraverso un bando con un operatore telefonico, per conoscere i movimenti delle persone all'interno della Città sulla base dell'analisi delle celle telefoniche, che ritiene possa eventualmente essere adottato anche dalla Regione Valle d'Aosta per comprendere come si spostano i valdostani sul territorio e che si presterebbe ad essere utilizzato anche a fini turistici.

Per quanto attiene agli incentivi legati a sharing e pooling mobility previsti dal testo predisposto dalle Commissioni, rende noto che nella Città di Torino si sta portando avanti, con il Ministero dell'Ambiente, il MAAS (ovvero la mobilità come servizio), che è gestito attraverso un'applicazione sul telefono, con la quale l'utente, pagando un ammontare definito, organizza il proprio spostamento accedendo a tutte le mobilità alternative alla propria auto privata (quindi *car-sharing*, *car-pooling*, *bike-sharing*, taxi, trasporto pubblico, ecc.).

Il Presidente BAROCCO chiede se l'organizzazione dei trasporti della Città di Torino abbia interazioni con quella prevista dalla Città metropolitana.

L'ing. LAPIETRA risponde che a livello di Città metropolitana si sta predisponendo un Piano Urbano della Mobilità Sostenibile.

Fa presente che non sempre le iniziative sulla mobilità intraprese dalla Città metropolitana possono essere messe in atto nel contesto urbano della Città di Torino e ritiene che un MAAS adottato a livello regionale, potrebbe essere adeguato rispetto all'offerta di mobilità del territorio.

Il Consigliere DISTORT chiede se a livello di Comune di Torino si sia valutato e approfondito il tema della responsabilità civile e penale dei conducenti nell'uso del *car-sharing* e del *car-pooling*.

L'ing. LAPIETRA fa presente che tutti i veicoli utilizzati per lo sharing devono essere assicurati e quindi non ritiene che si pongano problemi riguardo ad eventuali responsabilità da questo punto di vista, mentre per quanto riguarda il *pooling* il problema è un po' più



complesso, ma reputa che sia risolvibile.

La Consigliera MORELLI chiede un ulteriore approfondimento in merito allo sviluppo della tecnologia dell'idrogeno e alle possibili applicazioni che potrebbero essere messe in atto nella realtà valdostana oltre a quella già accennata per quanto riguarda il trasporto ferroviario.

L'ing. LAPIETRA sottolinea che il patrimonio di energia idroelettrica valdostano potrebbe essere utilizzato per creare idrogeno e sviluppa alcune considerazioni in merito alle potenzialità legate ad una possibile sperimentazione in tale campo.

Il Consigliere VESAN chiede quale sia il tempo di ricarica per un'auto presso una stazione ad idrogeno.

L'ing. LAPIETRA risponde che i tempi di ricarica dell'idrogeno in un veicolo sono identici a quelli necessari a fare il pieno di benzina.

Il Presidente BAROCCO rende noto che il Comune di Aosta e i Comuni della Plaine hanno partecipato in passato a un bando europeo per il finanziamento di una ricerca sull'idrogeno che coinvolgeva anche le società CVA Spa, Cogne Spa e Telcha, che però non è stato finanziato.

La Consigliera MINELLI chiede quale sia attualmente l'uso effettivo in Italia e all'estero di auto ad idrogeno, il loro costo medio e la differenza rispetto alle auto elettriche.

L'ing. LAPIETRA risponde di non disporre, al momento, di dati precisi in merito all'uso delle auto ad idrogeno in Italia e all'estero, ma rileva che il loro costo di acquisto è ancora elevato e che, soprattutto, il loro utilizzo in Italia è minimo.

Ritiene importante iniziare a introdurre questa nuova tecnologia nel nostro Paese e si dichiara disponibile ad affrontare ulteriormente il discorso in una riunione ad hoc, nel caso in cui le Commissioni fossero intenzionate ad approfondire il tema.

La Consigliera RUSSO rileva che il passaggio al *car-sharing*, al *car-pooling*, l'utilizzo della bici, piuttosto che l'intermodalità e l'uso del treno presuppongono un cambio di mentalità nei cittadini e chiede quale strategia abbia messo in campo il Comune di Torino per riuscire ad invogliare i suoi cittadini a usare questi mezzi di trasporto piuttosto che l'auto privata.

L'ing. LAPIETRA fa presente che gli impatti sulla mobilità incidono sulla quotidianità e sulla libera circolazione di tutti e che quindi non è sempre facile trovare delle soluzioni condivise.

Nel fornire un quadro delle iniziative intraprese nella Città di Torino per quanto attiene all'organizzazione delle fermate dei tram, alla gestione delle zone a traffico limitato e all'introduzione di nuove modalità di trasporto come il *car-sharing* o il *car-pooling*, evidenzia la necessità di fornire ai cittadini, innanzitutto, un'ottima comunicazione sulle iniziative



intraprese e poi di offrire degli incentivi in termini di minori costi, di risparmio dei tempi di percorrenza o di agevolazioni tariffarie per coloro che non utilizzano l'auto privata nei propri spostamenti in città.

Il Presidente BAROCCO chiede se nella struttura organizzativa del Comune di Torino sia presente un dipartimento dedicato all'elaborazione dei dati sulla mobilità (celle telefoniche, sharing, pooling) o se tali attività siano affidate a soggetti esterni, attraverso dei bandi specifici.

Pone inoltre una domanda in merito alle interazioni fra i piani sulla mobilità e la pianificazione urbanistica comunale.

L'ing. LAPIETRA riferisce che il Comune di Torino si affida ad una società esterna per la gestione di tutto il sistema tecnologico della Città, mentre i dati sulle celle telefoniche sono analizzati dalla società di trasporto pubblico del Comune e da personale interno che è stato debitamente formato.

Esprime alcune valutazioni in ordine alle interazioni del piano della mobilità con la pianificazione urbanistica comunale.

La Consigliera NASSO fa presente che la Valle d'Aosta ha una connotazione geografica particolare, con una vallata centrale, da cui si diramano le vallate laterali e chiede alcuni spunti di riflessione per lo sviluppo della mobilità sostenibile nelle zone di montagna.

Fornisce quindi la propria esperienza personale positiva circa l'utilizzo della mobilità condivisa con il Bla-bla car.

L'ing. LAPIETRA ritiene possibile in Valle d'Aosta un miglioramento, soprattutto della frequenza, delle linee di forza del trasporto pubblico e la creazione, sulle linee di adduzione, di trasporti alternativi - ad esempio con dei pulmini o delle auto a sette posti - che possano raggiungere le varie località in modo capillare.

La Consigliera PULZ fa presente che nella bozza di Piano regionale dei trasporti presentato recentemente alla Commissione è stato ipotizzato, per rilanciare l'aeroporto regionale, un volo da Aosta a Bologna, da cui sarebbe poi possibile raggiungere Roma, o altre destinazioni, anche con il treno e chiede quale sia il parere in merito a tale proposta.

L'ing. LAPIETRA rileva che l'aereo non è un mezzo di trasporto sostenibile in quanto genera un elevato impatto ambientale e sarebbe preferibile limitarlo ad un uso turistico.

Osserva che se l'intento è quello di collegare Aosta con Roma via aereo, a questo punto, sarebbe preferibile un collegamento diretto fra le due località.

La Consigliera MINELLI chiede quale sia la valutazione in merito alla proposta contenuta nel nuovo testo delle Commissioni relativamente agli incentivi a sostegno della micro mobilità elettrica.

L'ing. LAPIETRA riferisce che a Torino già molti privati stanno utilizzando la micro



mobilità elettrica e che, a livello di Amministrazione comunale, è stata approvata dalla Giunta una sperimentazione per il loro utilizzo nelle sole piste ciclabili e nelle Zone 30 escludendole, per il momento, dalle aree pedonali, per motivazioni legate soprattutto a problemi dal punto di vista della sicurezza.

La Consiglieria RUSSO chiede se le nuove sperimentazioni sulla mobilità sostenibile messe in atto negli ultimi tre anni dall'Amministrazione comunale di Torino abbiano fatto registrare degli impatti positivi per quanto concerne la diminuzione dell'inquinamento atmosferico cittadino.

L'ing. LAPIETRA fa presente che i livelli di inquinamento sono fortemente influenzati dagli eventi atmosferici (se piove, non piove, se c'è il vento o meno) ma che i livelli delle emissioni sono sicuramente calati grazie alle iniziative introdotte attraverso la mobilità sostenibile.

Il Consigliere NOGARA rileva che il provvedimento predisposto dalle Commissioni ha prevalentemente un obiettivo ambientale.

Fa presente che nelle audizioni sinora svolte è stata sottolineata da più parti la necessità di iniziare a fare partire le iniziative previste dal provvedimento.

L'ing. LAPIETRA condivide l'opportunità di avviare le iniziative previste dal provvedimento.

Fa presente che l'Amministrazione comunale di Torino per quanto riguarda l'incentivazione delle iniziative nel campo della mobilità per le persone meno abbienti, ha introdotto una modulazione degli incentivi in base all'ISEE, anche per esempio per chi aderisce alla piattaforma MAAS.

Il Presidente BAROCCO chiede quale sia il carico burocratico - in termini di tempo e di personale - legato alla gestione di queste domande sulla base di quanto testé riferito per quanto riguarda l'utilizzo del parametro dell'ISEE per la valutazione delle stesse.

L'ing. LAPIETRA risponde che, attraverso la gestione di un software, il Comune riesce a svolgere delle interrogazioni massive sull'ISEE e a ottenere i dati richiesti.

Il Consigliere GERANDIN chiede ulteriori chiarimenti in merito allo sviluppo della tecnologia dell'idrogeno e alla possibile creazione di una Centrale di ricerca su questo gas.

L'ing. LAPIETRA fa presente che l'argomento "idrogeno" meriterebbe un approfondimento tecnico ulteriore e osserva che in Italia ci vorrebbe qualcuno che si impegnasse a fare un centro di ricerca sull'idrogeno per migliorare le tecnologie, le centraline di ricarica, piuttosto che tutta la struttura all'interno dello stesso centro di ricerca, collegando poi questo centro a qualcosa di utile e reputa che l'ideale sarebbe una infrastruttura ferroviaria.



* * *

Alle ore 11.20 l'Assessore LAPIETRA e il Dott. D'ANGELO e il Consigliere PEINETTI abbandonano la Sala di riunione.

* * *

Il Presidente BAROCCO annuncia che Confcommercio ha comunicato via mail di non poter partecipare all'audizione prevista per la giornata odierna, a causa di impegni inderogabili precedentemente assunti.

Le Commissioni prendono atto.

- Audizione rappresentanti CNA.

* * *

I rappresentanti di CNA, Salvatore ADDARIO e Terenzio DE FAZIO, prendono parte alla riunione alle ore 11.35.

* * *

Il Presidente BAROCCO chiede agli intervenuti una valutazione in merito alla proposta di legge sulla mobilità sostenibile all'esame delle Commissioni.

Il sig. ADDARIO ritiene che la percentuale e il massimale previsto nel testo di legge per i soggetti privati esercenti l'attività economica attinente al trasporto passeggeri non sono sufficientemente appetibili - visti i costi elevati dei veicoli - se si vuole raggiungere gli obiettivi predefiniti nei prossimi 20 anni e, pertanto, chiede di promuovere il rinnovo del parco veicoli delle aziende prevedendo, all'articolo 8, di arrivare fino al 40% di contributo - nella misura massima di 10 mila euro - per l'acquisto e il leasing di veicoli elettrici, plug-in e a celle di combustione.

Propone inoltre, all'articolo 17, di prevedere che i contributi siano cumulabili tra loro e con qualsiasi altro contributo previsto anche dalla normativa europea, oltre che fa quella nazionale.

* * *

Alle ore 11.40 i signori ADDARIO e DE FAZIO abbandonano la Sala Commissioni e termina la registrazione digitale degli interventi.

* * *

COMUNICAZIONI DEL PRESIDENTE

Il Presidente NOGARA comunica di avere convocato la III Commissione per martedì 17 settembre 2019 per l'audizione di una delegazione di firmatari della petizione sulla discarica di Pompiod nel Comune di Aymavilles.



La Consiglieria PULZ chiede che l'audizione succitata sia resa pubblica, attraverso la diretta streaming.

La richiesta della Consiglieria PULZ non viene accolta dalla Commissione.

La Consiglieria RUSSO propone che nel calendario di audizioni previsto per mercoledì 11 settembre 2019 in materia di mobilità sostenibile venga aggiunta quella del Sindaco di Aosta, Fulvio Centoz.

Il Presidente BAROCCO ritiene che la richiesta della Consiglieria Russo possa essere accettata, previa verifica della disponibilità del Sindaco Centoz - o suo delegato - a partecipare all'incontro.

Le Commissioni concordano

* * *

La seduta congiunta termina alle ore 11.40. La IV Commissione prosegue i lavori per l'esame del restante ordine del giorno.

* * *

Il Presidente BAROCCO comunica di aver programmato, tenuto conto del calendario delle prossime sedute consiliari, le seguenti riunioni: giovedì 26 settembre p.v. per l'audizione dell'Amministratore unico della Casino de la Vallée Spa e giovedì 10 ottobre p.v. per gli approfondimenti con l'Assessore al turismo, Viérin, in materia di riforma della legge sulle strutture extralberghiere, sugli ostelli, sulla tassa di soggiorno, sugli affitti brevi e sulla riforma dell'Office du tourisme.

Il Consigliere COGNETTA chiede notizie in merito all'esame del tema inerente al trasporto disabili.

Il Presidente BAROCCO riferisce che l'Assessore ai trasporti Bertschy ha comunicato la programmazione di una riunione con i portatori di interesse sull'argomento, a cui erano invitate anche le Commissioni IV e V, ma alla quale non hanno potuto partecipare, considerato che la stessa si è tenuta a fine agosto, nel periodo di pausa dei lavori del Consiglio regionale e di avere quindi chiesto all'Assessore la disponibilità a partecipare, non appena possibile, ad una riunione congiunta delle Commissioni sulla tematica.

La Commissione prende atto.

Il Presidente BAROCCO propone quindi un'inversione dell'ordine del giorno e di anticipare i punti n. 5) e 6).

La Commissione concorda.



APPROVAZIONE DEI VERBALI N. 34 (SOMMARIO E INTEGRALE) DEL 24.06.2019, N. 35 (SOMMARIO E INTEGRALE) DEL 27.06.2019, N. 36 (SOMMARIO) DEL 04.07.2019, N. 37 (SOMMARIO) DEL 09.07.2019, N. 38 (SOMMARIO) DEL 18.07.2019 E N. 39 (SOMMARIO) DEL 01.08.2019.

Non essendo pervenute osservazioni da parte dei Commissari, i verbali si intendono approvati.

PROPOSTA DI LEGGE N. 37, PRESENTATA IN DATA 19 LUGLIO 2019, CONCERNENTE: "DISPOSIZIONI IN MATERIA DI TUTELA E SVILUPPO DELLE LIBERE PROFESSIONI, NONCHÉ DI APPLICAZIONE DELL'EQUO COMPENSO". NOMINA DEL RELATORE.

Il Consigliere DISTORT propone quale relatore della proposta di legge in oggetto il Consigliere SAMMARITANI.

La Commissione concorda e fissa un termine di 15 giorni per la presentazione della relazione.

* * *

Alle ore 11.45 il Presidente BAROCCO aggiorna i lavori delle Commissioni a mercoledì 11 settembre 2019.

* * *

Mercoledì 11 settembre 2019

* * *

La seduta congiunta è riaperta alle ore 9.05.

* * *

Il Presidente BAROCCO riferisce che, oltre all'audizione del Sindaco di Aosta, Centoz, prevista per le ore 11.30 - come già comunicato con nota nei giorni scorsi - alle ore 11.00 sarebbe disponibile ad essere audito anche il Rappresentante di Confcommercio che non è potuto essere presente all'audizione calendarizzata per lunedì 9 settembre.

Le Commissioni concordano.

Il Presidente BAROCCO ricorda che eventuali emendamenti al testo sulla mobilità sostenibile dovranno essere presentati entro la giornata odierna.

Il Consigliere DISTORT presenta, unitamente ai Consiglieri SPELGATTI, COGNETTA e RESTANO, una serie di emendamenti di cui viene distribuita copia ai



Commissari.

La Consiglieria NASSO anticipa la presentazione di un emendamento di cui non è ancora in grado di fornire copia nella giornata odierna.

Le Commissioni prendono atto.

- **Audizione Prof.ssa Maria Rosa VITTADINI.**

* * *

La Professoressa Maria Rosa VITTADINI prende parte alla riunione alle ore 9.10. Si procede alla registrazione digitale degli interventi.

* * *

Il Presidente BAROCCO, nel ringraziare la professoressa Vittadini per la partecipazione all'audizione, ne presenta brevemente il curriculum professionale.

La prof.ssa VITTADINI, ne presentare il quadro normativo di riferimento, illustra il contesto sia europeo che italiano in cui si collocano gli interventi previsti dal progetto di legge predisposto dalle Commissioni in materia di mobilità sostenibile.

Fa presente che, in particolare, gli Stati appartenenti all'Unione europea sono tenuti a tenere in considerazione le reali possibilità di decarbonizzazione, di raggiungimento dell'“obiettivo 2 gradi” - da realizzare entro il 2050 - di innalzamento della temperatura globale, che in Italia sono state adottate nel PNIEC (Piano Nazionale Integrato Energia e Clima).

* * *

Il Consigliere LUBOZ prende parte alla riunione alle ore 9.20 e la Consiglieria MINELLI alle ore 9.25.

* * *

Osserva che la mobilità elettrica è uno dei pilastri della decarbonizzazione e che il Piano succitato prevede, al 2030, la presenza di 6 milioni di auto elettriche sul territorio nazionale.

Evidenzia che il PNIEC, affinché possa essere considerato un buon piano, necessita di essere concretizzato e che, quindi, per il futuro, occorre attendersi dei cambiamenti e nuove politiche più severe, sia nazionali che comunitarie sul tema e che pertanto ora è necessario essere flessibili al cambiamento e non mettere in atto interventi da cui sarebbe difficile tornare indietro.

Mette in evidenza i punti di forza e i punti di debolezza del nuovo testo di legge predisposto dalle Commissioni.

Fa presente che fra i punti di forza, l'obiettivo di una Regione Valle d'Aosta carbon fossil fuel free al 2040 è un obiettivo coraggioso, molto sfidante e giudica positivamente che



vi sia l'intenzione dei legislatori valdostani di presentare una legge sul tema della mobilità sostenibile.

Ritiene importante svolgere un'indagine sugli spostamenti delle persone per capire il loro comportamento, al fine di misurare e tarare gli interventi previsti dalla legge valutandone i costi e i benefici che si potranno produrre.

Riferisce in merito agli interventi messi in atto dalla Provincia di Bolzano, che hanno stilato una gerarchia delle priorità di intervento, secondo uno schema comunitario molto noto, che prevede, innanzitutto, di evitare la mobilità organizzando uno spazio, delle funzioni, il lavoro, di modo che consentano alle persone di muoversi di meno e - in secondo luogo - la mobilità che resta, venga trasferita verso i mezzi meno inquinanti quali la mobilità elettrica, la bicicletta, gli spostamenti a piedi e il trasporto pubblico.

Per quanto concerne il trasporto pubblico locale cui si fa cenno nel testo di legge, fa presente che quello ferroviario, affinché funzioni, deve svolgere adeguatamente il suo compito di trasporto di massa, di trasporto veloce di grandi quantità di persone, di asse portante di una mobilità che ha in quell'asse il suo ordinamento.

Osserva che se la ferrovia non riesce a sostenere l'asta portante e forte di una rete di trasporto pubblico, questa può essere sostituita da autobus elettrici veloci, da cui possano poi partire, alle varie fermate, le diffusioni, ovvero, altri autobus, ma anche lo sharing o le biciclette.

Rileva poi una debolezza nel testo di legge al Titolo II laddove, su tutta una serie di questioni, si rimanda a successive deliberazioni della Giunta regionale, sentite le Commissioni consiliari, in quanto ritiene che manchino l'attività e l'impulso attivo che viene dalla partecipazione e dal coinvolgimento della popolazione nelle decisioni.

Nel condividere la scelta di introdurre nella legge la sharing mobility, sottolinea che occorrerebbe tenere presente anche il MAAS, che ritiene sia uno straordinario modo di procedere verso l'innovazione nei servizi di trasporto pubblico, in quanto l'operatore di questo sistema di organizzazione della mobilità non è più l'azienda di trasporto che gestisce gli autobus o le linee del trasporto pubblico, ma è un operatore che organizza un servizio di mobilità mettendo insieme autobus, treni, biciclette, taxi e l'utilizzatore può fare abbonamenti o anche viaggi singoli proposti dall'organizzatore.

Ritiene infine che gli emendamenti proposti abbiano messo l'accento su alcuni punti di debolezza della legge assolutamente condivisibili, in linea con il Decreto 20 marzo 2019 previsto a livello nazionale.

Come annotazione finale al suo intervento, invita i legislatori valdostani a dare avvio al provvedimento in esame e suggerisce di adottare la sperimentazione in luoghi circoscritti - come potrebbe essere, ad esempio, in una vallata - di un'integrazione tra la politica urbanistica, il cambio dei comportamenti basato sulla convinzione dei cittadini, la mobilità elettrica e le altre forme di mobilità, la presenza e l'implementazione del verde, per aumentare la sostenibilità del luogo.

Il Consigliere DISTORT esprime apprezzamento per l'esposizione svolta dalla professoressa Vittadini, dalla quale sono emerse osservazioni assolutamente pertinenti e di grande spessore rispetto ai temi trattati.

Rileva con compiacimento che su alcuni degli approfondimenti trattati dalla



professoressa erano già in atto riflessioni da parte dei Commissari.

La Consiglieria PULZ, nell'associarsi ai ringraziamenti, fa presente che in una precedente audizione sul tema è stato rappresentata la possibilità di puntare sull'idrogeno, piuttosto che sull'elettrico - che in qualche modo è già superato - tenuto conto che il territorio valdostano si presterebbe bene alla sua sperimentazione, anche applicato al trasporto ferroviario.

Chiede se l'idrogeno sia davvero una soluzione alternativa ai veicoli elettrici e, soprattutto, adeguata alle peculiarità di un territorio di montagna.

La professoressa VITTADINI osserva che, ad oggi, le sperimentazioni sull'idrogeno sono state applicate alle automobili e sono stati riscontrati molti più problemi che non sull'auto elettrica.

Fa inoltre presente che per poter sviluppare l'idrogeno in Valle d'Aosta è necessario che ci sia una massa critica, che le permetta di svilupparsi.

Rileva inoltre che l'idrogeno è più pericoloso ed è più difficile da produrre rispetto all'elettrico e, dal punto di vista delle attrezzature, sia per le automobili che per la ferrovia, appesantisce notevolmente la tara dei veicoli e quindi diminuisce le prestazioni degli stessi.

Il Consigliere PEINETTI sottolinea che l'Assessore al Comune di Torino in una sua recente audizione in Commissione ha parlato della Valle d'Aosta un po' come di un laboratorio per valutare la possibilità di ricerca su questo tipo di energia pulita.

Osserva che l'elettrico pone dei problemi importanti legati allo smaltimento delle batterie.

Chiede quale sia la valutazione in merito all'utilizzo del metano nelle auto e soprattutto nei mezzi di trasporto pubblico.

La professoressa VITTADINI rende noto che riguardo alle batterie è in atto un filone di approfondimento tecnologico che propone di usare le pile delle auto elettriche come stabilizzazione dell'accumulo per le energie rinnovabili e che questo potrebbe permettere in futuro di superare le difficoltà legate al loro smaltimento.

Riferisce che il metano ha pochi ioni di carbonio, per cui quando viene utilizzato inquina di meno, cioè emette meno CO₂, ma quando il gas metano entra nell'aria in caso di spifferi e di perdite nella lavorazione, ha un potere di effetto serra in atmosfera 30 volte maggiore di quello della CO₂ ed è quindi molto dannoso.

La Consiglieria MORELLI chiede come sia possibile riuscire a convincere i cittadini ad utilizzare maggiormente il trasporto pubblico, per evitare il paradosso degli autobus che, oggi, viaggiano vuoti.

Osserva che su internet è possibile trovare degli articoli contrastanti, sia a sostegno che contro, sull'utilizzo del metano e si chiede chi in realtà abbia ragione.

Il Consigliere MOSSA chiede se oggi si ritenga più corretto fare riferimento nella legge, rispetto agli incentivi, a delle tipologie di veicoli come le ibride e plug-in, le



macchine elettriche o a celle di combustione, oppure se utilizzare i parametri riferiti alle emissioni di CO2 per chilometro, in modo tale da prevedere gli incentivi anche per i veicoli che saranno realizzati in futuro - o dei prototipi che sono attualmente in fase di sperimentazione e che verranno poi messi nel mercato - al fine di essere già pronti, attraverso questa legge, ad incentivare anche l'acquisto di tali veicoli.

La professoressa VITTADINI ritiene che il fatto di commisurare i contributi alle emissioni emesse sia il parametro fondamentale da prendere in considerazione.

La Consigliera MINELLI, nel ritenere interessate l'invito a provare ad attuare delle sperimentazioni nel campo della mobilità sostenibile in alcuni territori, fa presente che la Valle d'Aosta presenta una morfologia del territorio particolare, dove sono presenti 74 piccoli Comuni, formati a loro volta da moltissimi villaggi e nuclei sparsi abitati anche tutto l'anno e che, quindi, riuscire ad arrivare ad una connessione del trasporto collettivo, per dare giustamente a tutti il diritto del trasporto, in molte delle realtà valdostane è obiettivamente difficile.

Osserva poi che l'idea di puntare sull'auto elettrica è anche derivata dal fatto che la Valle d'Aosta è una regione che può produrre l'energia per ricaricare da fonte totalmente rinnovabile, quale l'idroelettrico, e dispone di una grande azienda partecipata della Regione - CVA Spa - che può avere, in questo, un ruolo importante.

La professoressa VITTADINI reputa che prevedere la figura del *mobility manager* potrebbe aiutare nella riorganizzazione del sistema dei trasporti del territorio.

Il Consigliere RESTANO chiede se non sarebbe preferibile che la Regione proceda innanzitutto ad approvare il Piano regionale dei trasporti, che è in fase di predisposizione da parte della Giunta regionale, e che fornirebbe gli indirizzi sulla strategia dei trasporti regionali e solo in un secondo momento approvare la legge sulla mobilità sostenibile.

La professoressa VITTADINI osserva che sarebbe opportuno tenere insieme i due documenti, che sono connessi, senza rimandare a tempi successivi l'approvazione della norma in oggetto.

La Consigliera PULZ esprime perplessità, per una questione di giustizia sociale, riguardo ai finanziamenti "a pioggia", senza la definizione di precisi criteri, previsti dal testo di legge, viste le già scarse risorse finanziarie a disposizione della regione.

La professoressa VITTADINI fa presente che un altro parametro fondamentale di giustizia ecologico-sociale è quello di dare i denari a coloro che sono più lontani, non a quelli che con più facilità possono raggiungere la propria destinazione.

* * *

Alle ore 10.50 la Professoressa VITTADINI abbandona la Sala di riunione.

* * *



- **Audizione Presidente Ordine Architetti e Presidente Ordine ingegneri**

* * *

Il Presidente dell'Ordine degli Architetti, Sergio TOGNI, e il Presidente dell'Ordine degli Ingegneri, Corrado CAVALLERO, prendono parte alla riunione alle ore 10.55.

* * *

Il Presidente BAROCCO, nell'introdurre l'audizione, invita gli intervenuti a presentare le suggestioni e i suggerimenti delle categorie rappresentate rispetto al testo di legge sulla mobilità sostenibile.

L'Arch. TOGNI fa presente che la categoria degli architetti sarà direttamente interessata in futuro dal provvedimento in questione nell'ambito della progettazione degli aspetti legati alle stazioni di ricarica e dei piani.

L'Ordine ritiene che il disegno di legge sia ben fatto e che anche gli emendamenti presentati successivamente siano congruenti e tendano a migliorare lo stesso.

Auspica l'adozione di una pianificazione complessiva delle localizzazioni delle stazioni di ricarica per i veicoli elettrici che saranno presenti sul territorio regionale, al fine di evitare, soprattutto nelle zone di media montagna, che alcune zone rimangano scoperte.

Sollecita il completamento delle piste ciclabili nei tratti ancora da ultimare e un collegamento armonico fra la pista che scende dalla località di Pila e la Città di Aosta.

Ritiene quindi indispensabile una programmazione urbanistica in ambito locale molto dettagliata che riguardi tutti gli aspetti legati alla pianificazione della mobilità sostenibile sul territorio.

L'ing. CAVALLERO ritiene utile riorganizzare la circolazione all'interno della Città di Aosta, attraverso la realizzazione di piste ciclabili anche in ambito urbano e creando delle zone a traffico limitato e dei sensi unici per le auto, per invogliare i cittadini a non utilizzare il proprio mezzo privato e quindi per limitare gli attuali problemi di traffico cittadino.

Condivide la necessità di prevedere la diffusione più ampia possibile delle stazioni di ricarica per i veicoli elettrici in tutte le località, in particolare, nelle parti più alte delle valli laterali.

Si dichiara favorevole all'incentivazione all'utilizzo di tutti i mezzi elettrici come previsto dal provvedimento predisposto dalle Commissioni proprio per un'esigenza di un miglioramento delle condizioni del traffico, in particolare, all'interno della Città, con conseguente miglioramento delle condizioni ambientali.

Il Consigliere DISTORT riferisce di avere presentato un emendamento volto a promuovere la redazione dei PUMS (Piano Urbanistico di Mobilità Sostenibile), che sono strumenti urbanistici e progettazioni che gli enti pubblici possono produrre relativamente alla programmazione della mobilità sostenibile sul proprio territorio.

.



I rappresentanti degli Ordini condividono l'emendamento presentato dal Consigliere Distort.

* * *

Alle ore 11.20 il Presidente dell'Ordine degli Architetti, TOGNI, e il Presidente dell'Ordine degli Ingegneri, CAVALLERO, abbandonano la Sala di riunione.

* * *

- **Audizione Rappresentante Confcommercio**

* * *

Il Rappresentante di Confcommercio VDA, Donatello ANELLO, prende parte alla riunione alle ore 11.20.

* * *

Il Presidente BAROCCO, nell'introdurre l'audizione, invita il rappresentante di Confcommercio a presentare le suggestioni e i suggerimenti della categoria rispetto al testo di legge sulla mobilità sostenibile.

Il sig. ANELLO presenta un documento, di cui viene fornita copia ai Commissari, nel quale la categoria presenta osservazioni e rilievi al testo predisposto dalle Commissioni e agli emendamenti presentati dai vari gruppi.

Illustra quindi gli emendamenti che la categoria propone:

- all'articolo 7, comma 2, lettera b) dove nell'ambito dell'obiettivo che si è posto la Regione del "Fossil Fuel Free 2040", inserire l'obbligo per gli Enti Pubblici di dotarsi di mezzi sostenibili, giustificando l'acquisto di mezzi o il leasing o il noleggio endotermici solo se al momento dell'acquisto non esiste in commercio un mezzo equivalente elettrico o ibrido;
- all'articolo 7 commi 3, 4 e 5, inserire come requisito per richiedere l'accesso al contributo l'avere la residenza da almeno 5 anni;
- all'articolo 8, in generale, eliminare il contributo per le auto a celle e a combustione, inserendo eventualmente un articolo specifico come sperimentale, dove si valuti, caso per caso, la possibilità di farlo.
- all'articolo 8, comma 1, finanziare anche il noleggio a lungo termine e non solo il leasing.
- all'articolo 8, comma 3, specificare meglio la questione delle immatricolazioni in Valle d'Aosta.
- all'articolo 9, comma 2, stabilire una modulazione diversa delle soglie percentuali e dei finanziamenti per l'acquisto delle e-bike.
- all'articolo 10 rimodulare il contributo per i privati per i sistemi di ricarica wall – box e prevedere la possibilità di permettere l'accesso al finanziamento da parte dei condomini;
- all'articolo 13 sostituire la dicitura "iniziative di acquisto" con "ordine di acquisto" e far partire la retroattività dei finanziamenti dal 2016 e andare a definire nella legge che come si intenda procedere per quanto riguarda i rivenditori che essendo società commerciali che acquistano dei mezzi, si ritiene che come è scritta la legge, abbiano la possibilità di comprare un mezzo e, quindi è necessario indicare se questi possano accedere al



contributo.

- all'articolo 14 in merito al discorso degli step temporali su cui presentare le domande, avere la possibilità di presentarle sempre, avendo un quadro aggiornato in tempo reale dei fondi ancora disponibili sul sito della Regione.

* * *

Alle ore 11.35 la Consigliera RUSSO e alle ore 11.45 il Consigliere PEINETTI abbandonano la Sala di riunione.

* * *

Esprime quindi alcune valutazioni in merito agli emendamenti che sono stati presentati dai vari gruppi consiliari.

* * *

Alle ore 11.50 il rappresentante di Confcommercio, ANELLO, abbandona la Sala di riunione.

* * *

- **Audizione Sindaco del Comune di Aosta**

* * *

Alle ore 11.50 il Sindaco di Aosta, Fulvio CENTOZ, e i funzionari della medesima Amministrazione, ing. FLORIO e dott.ssa LUBOZ, prendono parte alla riunione.

* * *

Il Presidente BAROCCO, nell'introdurre l'audizione, invita il Sindaco a illustrare il Piano Urbanistico sulla Mobilità Sostenibile in fase di elaborazione da parte del Comune di Aosta e il progetto presentato in passato rispetto ad un bando europeo sull'idrogeno.

Il Sindaco CENTOZ riferisce che per quanto riguarda il Piano Urbano di Mobilità Sostenibile l'Amministrazione si sta attrezzando per sfruttare le risorse che sono state messe a disposizione per il Comune di Aosta per l'elaborazione di questo Piano, eventualmente coinvolgendo APS e il dottor Bressan, che è il *mobility manager* del Comune, nelle valutazioni che si stanno facendo.

Rileva che il Comune di Aosta presenta problemi di mobilità interna, ma si interfaccia anche con tutti i Comuni della Plaine e, in generale, con le vallate, essendo il centro nevralgico di tutta la Regione.

Per quanto riguarda le piste ciclabili, rende noto che è stato presentato il progetto preliminare, che è stato anche rivisto ultimamente sulla valutazione insieme agli uffici, cercando di velocizzare le tempistiche perché i finanziamenti, in parte statali e in parte dell'Unione Europea, saranno a rischio se non si riusciranno a rispettare certe tempistiche.

Evidenzia alcune difficoltà legate agli espropri di aree private interessate dal progetto in questione.

L'ing. FLORIO riferisce in merito all'avvio, ad inizio anno, della progettazione



preliminare dello studio di fattibilità tecnico-economico di 13 chilometri di piste ciclabili, che è governato da un Comitato di Pilotaggio, presieduto dal Comune di Aosta, del quale fanno parte anche le strutture regionali competenti dell'assessorato agli affari europei e dell'assessorato al trasporto.

Il Consigliere VESAN, relativamente ai 13 chilometri di pista ciclabile oggetto della suddetta progettazione, chiede a quanti chilometri corrispondano le nuove piste ciclabili rispetto a quelle già esistenti.

L'ing. FLORIO risponde che circa il 50% di piste ciclabili sarà realizzato sul nuovo sedime e che la restante parte sono piste già esistenti.

Il Consigliere GERANDIN chiede quale sia la stima di massima dell'investimento e quante risorse saranno finanziate dallo Stato e quante dalla Comunità Europea per il Piano suddetto.

L'ing. FLORIO risponde che il costo stimato è pari a 4 milioni e 800 mila euro, di cui 3 milioni a carico della Comunità europea e 1 milione e 800 mila euro a carico del Ministero e che con queste risorse verranno finanziati non solo specificatamente l'infrastruttura "pista ciclabile", ma anche alcune attività accessorie, finalizzate a garantirne la fruizione quali: l'ideazione di percorsi turistico culturali, la predisposizione di zone di sosta e di ricovero delle biciclette videosorvegliate protette, lo studio e la risoluzione di alcuni punti pericolosi della Città per i ciclisti, in particolare, in corrispondenza delle rotonde, la possibilità di utilizzare le direzioni di scivoli su sottopassi pedonali per poterli utilizzare portando anche le biciclette.

Il Consigliere DISTORT chiede se sia ipotizzabile pensare alla pista ciclabile non solo per una sua fruizione ai fini turistici o sportivi, ma anche come sostitutivo del traffico urbano e, quindi, anche come sistema di movimento per i residenti e per attività lavorative e di studio.

Il Presidente BAROCCO chiede se il Piano Urbanistico di Mobilità Sostenibile preveda anche delle interazioni fra la Città di Aosta e i Comuni della Plaine.

Il Sindaco CENTOZ ritiene che mentre fino ad oggi si è data priorità alle auto private, la nuova infrastruttura dovrebbe in qualche modo cambiare questo paradigma e quindi la mobilità, soprattutto cittadina, dovrebbe innanzitutto avere riguardo ai pedoni, in seconda battuta ai ciclisti, quindi al trasporto pubblico locale e, soltanto in ultima battuta, alle auto private.

Aggiunge che il progetto del Piano prevede, nella costruzione delle piste ciclabili, che la parte che va a finire su nuovo sedime vada ad incidere su alcune soste delle auto su strada, che inevitabilmente verranno eliminate con la necessità di sfruttare in maniera più appropriata i parcheggi in struttura che già esistono e che, ad oggi, non sono mai utilizzati al 100 per cento e che, quindi, la pista ciclabile non è semplicemente un mezzo per agevolare qualcuno che fa un po' di sport, ma dovrebbe diventare, nell'ottica del Comune, una infrastruttura primaria di mobilità all'interno della Città.



Rende noto che, per quanto riguarda il PUMS, che è ancora in fase di definizione e di individuazione di incarico da affidare ad un soggetto competente, verranno prese in considerazione anche le interazioni con la Plaine, per quanto riguarda soprattutto il trasporto pubblico locale e l'afflusso di persone che raggiungono Aosta per motivi di lavoro o di studio.

La Consiglieria RUSSO chiede quali obiettivi si sta prefiggendo di realizzare il Comune di Aosta attraverso l'adozione del PUMS.

Il Sindaco CENTOZ ribadisce che il PUMS è ancora in fase di predisposizione e di valutazione, ma che tuttavia l'obiettivo dell'Amministrazione Comunale, al di là delle piste ciclabili, è quello di invertire il senso della mobilità all'interno della Città, dando la priorità a chi circola con mezzi sostenibili rispetto a chi utilizza l'auto privata.

* * *

Alle ore 12.00 il Consigliere NOGARA abbandona la Sala di riunione.

* * *

La Consiglieria PULZ chiede quali strategie vincenti pensa di mettere in atto il Comune per riuscire a produrre un reale cambiamento nel sistema della mobilità urbana di Aosta.

Il Sindaco CENTOZ ritiene che si tratti di una sfida che rappresenta un cambiamento epocale delle abitudini dei cittadini che non sempre è vissuto in maniera positiva da tutti.

Il Consigliere VESAN chiede se, come indirizzo politico, il PUMS preveda, all'interno della viabilità di Aosta, degli assi viari dedicati esclusivamente a veicoli con ridotte emissioni, escludendo quelli a motore endotermico.

Il Sindaco CENTOZ non ritiene molto percorribile la scelta individuata in altre Città italiane che permettono l'accesso nelle ZTL con i veicoli elettrici, in quanto ad Aosta la ZTL corrisponde al centro storico, che ha già di per sé una conformazione molto stretta e non facilmente percorribile.

Reputa che eventualmente qualche ragionamento potrebbe essere svolto in questo senso nell'ipotesi di estendere la ZTL all'interno delle Mura romane.

Il Consigliere LUCIANAZ chiede quando potrebbe essere fruibile dalla popolazione la pista ciclabile e se siano previsti interventi per creare un collegamento facile, diretto e veloce fra la zona Sud di Aosta e il centro storico, che attualmente è interrotto dal sedime ferroviario che costituisce una vera e propria barriera a questo transito diretto.

Il Sindaco CENTOZ evidenzia che uno dei nodi urbanistici che il Comune non riesce a risolvere riguarda il collegamento fra la zona Sud e il centro di Aosta.

Fa presente che sulla zona F8 vige un accordo di programma tra il Comune e la Regione, tuttora vigente, che prevede la realizzazione di alcune opere e che, fintanto che non



si scioglie questo nodo, è difficile immaginare uno sviluppo diverso di quella zona e l'attraversamento diretto della ferrovia con un varco a raso.

Il Consigliere GERANDIN chiede come si intenda ovviare al mancato collegamento tra l'arrivo delle piste di mountain bike di Pila con la Città di Aosta.

Il Sindaco CENTOZ conviene che sarebbe necessario, in qualche modo, collegare in maniera più diretta la cabinovia con il centro Città.

Il Presidente BAROCCO chiede venga fornito un accenno sul progetto intrapreso dal Comune di Aosta riguardo al tema dell'idrogeno.

Il Sindaco CENTOZ illustra il progetto che ha visto la partecipazione del Comune di Aosta, unitamente ai Comuni della Plaine, al gruppo Telcha, alla SVAP, al Dipartimento dell'energia del Politecnico di Torino, alla Cogne, a VDA Structure, al COA e all'ARPA della Regione, al bando Urban Innovation Action.

Spiega che il bando suddetto era diretto ad ottenere un finanziamento - che poi non è andato a buon fine - per la realizzazione di una centrale per la produzione di idrogeno attraverso un impianto di elettrolisi: cercando di sfruttare tutto il ciclo di produzione, l'idrogeno avrebbe dovuto essere utilizzato per, in parte, rifornire la centrale di teleriscaldamento di Telcha e, in parte, per gli autobus, mentre l'ossigeno, che si crea dal processo elettrolitico, sarebbe servito alla Cogne, per i suoi processi produttivi e il calore che si genera in questo processo veniva convogliato nel teleriscaldamento.

Fornisce copia del materiale relativo al progetto in questione, che è stato bocciato in quanto, sostanzialmente, era troppo sbilanciato sulla parte privata rispetto a quella pubblica.

Il Presidente BAROCCO fa distribuire il materiale fornito e ringrazia gli intervenuti per le informazioni rese alle Commissioni.

* * *

Alle ore 12.30 il Sindaco CENTOZ, e i funzionari della medesima Amministrazione, ing. FLORIO e dott.ssa LUBOZ, abbandonano la Sala di riunione.

* * *

Il Presidente BAROCCO aggiorna i lavori delle Commissioni a giovedì 12 settembre 2019.

Giovedì 12 settembre 2019

Il Presidente BAROCCO apre nuovamente i lavori alle ore 10.40. Si procede alla registrazione digitale degli interventi.



- **Audizione dell'Assessore alle finanze Renzo Testolin e dell'Assessore ai trasporti Luigi Bertschy, accompagnati dalle rispettive strutture, e analisi degli emendamenti presentati in merito al nuovo testo concernente "principi e disposizioni per lo sviluppo della mobilità sostenibile" risultante dal coordinamento del disegno di legge n. 4 "disposizioni regionali per lo sviluppo della mobilità sostenibile sul territorio" e della proposta di legge n. 26 "principi e obiettivi in materia di mobilità sostenibile".**

* * *

L'Assessore alle finanze, attività produttive e artigianato, Renzo TESTOLIN, l'Assessore agli affari europei, politiche del lavoro, inclusione sociale e trasporti, Luigi BERTSCHY, il Coordinatore del dipartimento trasporti, Antonio POLLANO, il Coordinatore del dipartimento bilancio, Peter BIELER, il Coordinatore del dipartimento industria, artigianato ed energia, Tamara CAPPELLARI, il dirigente della Struttura programmazione e bilancio, Roberto NUVOLARI, e il dirigente della Struttura risparmio energetico, sviluppo fonti rinnovabili e mobilità sostenibile, Massimo BROCCOLATO, prendono parte alla riunione alle ore 10.40.

* * *

Il Presidente BAROCCO fa presente che nei giorni scorsi le riunioni delle Commissioni si sono susseguite con un ritmo serrato che ha permesso ai Commissari di avere tutta una serie di audizioni, di suggestioni e di stimoli sul testo di legge, che ritiene sia necessario approfondire ulteriormente sia dal punto di vista politico che tecnico, anche da parte degli Assessori competenti e dalle rispettive strutture regionali.

Osserva quindi che per il prossimo Consiglio, convocato per i giorni 18 e 19 settembre, difficilmente sarà possibile riuscire a produrre un testo finale che abbia una certa profondità e una caratteristica di completezza e di condivisione.

Sottolinea però la necessità di contemperare le esigenze di approfondimento, con un'esigenza temporale di non dilungare eccessivamente l'approvazione del provvedimento, che potrebbe quindi essere rinviato all'adunanza consiliare successiva.

Il Consigliere RESTANO chiede una breve sospensione dei lavori delle Commissioni per permettere alle forze di Minoranza di confrontarsi sulla riflessione svolta dal Presidente Barocco.

* * *

La riunione è sospesa dalle ore 10.45 alle ore 10.55.

* * *

Il Consigliere VESAN, a nome delle forze di Minoranza, ringrazia innanzitutto i due Presidenti per la dilazione dei tempi e l'attenzione posta rispetto agli elementi di novità emersi dalle audizioni svolte nei giorni precedenti, che hanno fornito molti stimoli che potranno portare a migliorare e a rendere più operativo e funzionale il provvedimento di legge sulla mobilità sostenibile.

Pone la richiesta di non fissare immediatamente una scadenza per l'approvazione del



testo di legge, quanto piuttosto di calendarizzare i prossimi lavori delle Commissioni, in modo da riuscire ad avere un prodotto il più possibile approfondito e condiviso da parte delle varie forze politiche.

Il Presidente BAROCCO concorda sulla necessità di calendarizzare le riunioni delle Commissioni per il prosieguo dei lavori.

L'Assessore TESTOLIN fa presente che il testo di legge, risultante dal coordinamento del disegno di legge n. 4 e della proposta di legge n. 26, divide le sue opportunità in due ambiti, specificatamente: quello del sostegno alla mobilità, principalmente elettrica e a basso impatto ambientale, e quello legato al discorso più inerente al trasporto e all'organizzazione dello stesso in senso più ampio.

Rileva che, per quanto riguarda il disegno di legge n. 4, che era stato proposto dall'assessorato di competenza, ci sono delle modifiche rispetto all'impianto originale della legge, che però non stravolgono il testo iniziale.

Osserva che il provvedimento deve andare nella direzione di sostenere l'iniziativa votata all'unanimità dal Consiglio regionale rispetto all'adozione di una politica "Fossil Fuel Free 2040" e anche tenendo presente quelli che sono i sostegni che tecnicamente vengono imbastiti per portare avanti questo tipo di politica e, quindi, sostegni a una mobilità a zero impatto ambientale, quindi, principalmente elettrica.

Ritiene utile non appesantire eccessivamente la legge con delle indicazioni puntuali che poi diventino un po' capestro nel momento in cui la stessa dovrà essere attuata e quindi di rinviare a successive delibere attuative le varie casistiche da prendere in esame, predisposte previo parere obbligatorio da parte delle Commissioni competenti.

Reputa necessario avere un punto di partenza della legge, per poi continuare a lavorare in itinere, tenendo ben presenti quelle che sono le direttive, anche per condividere con gli enti locali o con altre associazioni dei percorsi di sperimentazione che possano essere poi allargati all'intero territorio e, magari, fare anche da apripista per altre realtà.

Fa presente che rispetto al testo e agli emendamenti presentati in Consiglio regionale le strutture hanno potuto svolgere degli approfondimenti tecnici, mentre quelli presentati negli ultimi giorni necessitano di ulteriore tempo di analisi.

L'Assessore BERTSCHY riferisce che il quadro normativo di riferimento si muove, in particolare, rispetto alla Direttiva 2014/94/UE nella quale l'Unione Europea indica come necessario, sul piano europeo, ragionare su un Piano di infrastrutture che portino a non diversificare in maniera troppo importante le varie fonti energetiche nei vari Stati.

Aggiunge che, nell'ambito normativo nazionale, l'ultimo riferimento è il Piano strategico nazionale della mobilità sostenibile approvato con il DPCM del 18 aprile 2019, che determina, per il trasporto pubblico locale, una serie di indicazioni politico-strategiche che devono guidare i relativi Piani di mobilità sostenibile regionali.

Fa presente che pur essendo quello della Valle d'Aosta un territorio montano, attraverso il trasporto pubblico locale si riesce a raggiungere anche i piccoli paesi in testa di vallata, così come il centro urbano e il grande agglomerato di popolazione e di cittadini.



Riferisce che la rete regionale di TPL è pari a 170 chilometri in ambito urbano e di 1.293 chilometri in ambito extraurbano, che annualmente vengono percorsi sulla rete urbana 1.578.000 km e su quella extraurbana 4.791.000 km, che il corrispettivo che la Regione riconosce alle aziende è di 2,168 euro al chilometro, che l'età media dei mezzi è minore dei 7 anni e che sul territorio circolano 11 bus in Classe 3, 12 in Classe 4, 94 in Classe 5, 16 in Classe 5EEV e 40 in Classe 6.

Evidenzia che l'assessorato sta elaborando il Piano regionale dei trasporti e sarà necessario, all'interno della legge, creare uno spazio normativo - ad esempio all'articolo 2 - per avere la possibilità, come strategia regionale sui trasporti, di completare l'attuale legge con quello che verrà definito nelle discussioni che in Consiglio verranno sviluppate sul tema.

Esprime alcune valutazioni in merito all'utilizzo sperimentale dei bus a idrogeno svolto nella Provincia autonoma di Bolzano.

Ritiene utile cercare di ragionare su un impatto graduale su alcuni territori in cui si potrà cominciare a fare delle sperimentazioni di un inserimento delle tecnologie sostenibili, in particolare, per quanto riguarda l'elettrico, per il quale sono previsti anche dei finanziamenti da parte del Governo nazionale.

Fa presente che per mettere in atto le strategie previste dal provvedimento in esame sarà necessario lavorare in maniera serrata con il soggetto che dovrà infrastrutturare il territorio, sia rispetto alle colonnine elettriche per le autovetture, sia per la mobilità pubblica, per gestire correttamente il sistema di ricarica.

Ritiene importante un forte coinvolgimento anche della cittadinanza rispetto a questa importante riforma della mobilità che porti ad un cambio culturale radicale del modo di spostarsi sul territorio, che oggi è legato prettamente all'uso dell'auto privata e incentivando il trasporto pubblico locale.

Il Consigliere AGGRAVI chiede chiarimenti in merito alle disposizioni finanziarie previste all'articolo 20 del provvedimento, in particolare, se i finanziamenti previsti sono prontamente spendibili e delucidazioni in merito agli interventi di cui all'articolo 4 già avviati.

L'Assessore TESTOLIN riferisce che le somme a disposizione per gli interventi previsti dal provvedimento sono complessivamente pari a 6,5 milioni per l'anno 2019, 5,8 milioni per il 2020, 3,8 milioni nel 2021, di cui, una parte, va a finanziare il sostegno all'acquisto e, l'altra parte, invece, è relativa alla mobilità ciclabile il cui impegno è già effettuato, in funzione di progettazioni che sono già state avviate, che ricadono nell'ambito della mobilità ciclabile.

Il Consigliere AGGRAVI rileva che, quindi, escludendo la parte di mobilità ciclabile, la cifra netta di quanto può essere destinato a contributo è di 1,720 milioni per il 2019, 2,6 milioni per il 2020 e 2,6 milioni per il 2021.

L'Assessore TESTOLIN conferma di dati suddetti.



Il Consigliere COGNETTA chiede chiarimenti in merito alle modalità con le quali avviene la raccolta dati sugli spostamenti dei cittadini da parte dell'assessorato ai trasporti.

L'ing. POLLANO riferisce che i dati sulla mobilità vengono tratti dal sistema di bigliettazione integrato degli autobus, dalle campagne di rilevazione annue svolte da Trenitalia, dai censimenti ISTAT, dalle rilevazioni svolte dalle società dei Trafori e delle Autostrade valdostane.

Il Consigliere COGNETTA fa presente che l'Assessore ai trasporti del Comune di Torino ha segnalato nel corso della sua audizione che a Torino, già da qualche tempo, si effettua la rilevazione degli spostamenti attraverso le celle dei ponti telefonici, ricavando dei dati precisi e costantemente aggiornati sui movimenti dei cittadini.

L'Assessore BERTSCHY esprime delle perplessità circa la possibilità di estendere tale tipologia di rilevazione nella nostra regione, che ha una conformazione diversa rispetto al contesto urbano di una città come Torino.

Il Consigliere MOSSA chiede un parere dal punto di vista tecnico sia del testo di legge che degli emendamenti presentati.

La Consigliera SPELGATTI, nel sostenere quanto già affermato dal Consigliere Cognetta, sottolinea la necessità di prendere in considerazione l'esperienza ricavata dal Comune di Torino rispetto al reperimento dei dati sugli spostamenti dei cittadini attraverso l'analisi delle informazioni fornite dalle celle telefoniche, al fine di poter effettuare interventi più mirati di politica regionale dei trasporti.

L'Assessore BERTSCHY rappresenta l'intenzione di analizzare ulteriormente il tema.

L'ing. POLLANO e l'ing. CAPPELLARI esprimono una serie di osservazioni di tipo tecnico in merito agli emendamenti presentati dalle diverse forze politiche in Consiglio regionale e si riservano di svolgere ulteriori approfondimenti sulle proposte modificative presentate negli ultimi giorni.

Segue un dibattito fra i Commissari e l'Assessore Testolin con riferimento ai contributi previsti dal provvedimento e sui contenuti e la corretta interpretazione dell'articolo di natura finanziaria del testo di legge.

* * *

Alle ore 12.25 l'Assessore TESTOLIN, l'Assessore BERTSCHY, il Coordinatore POLLANO il Coordinatore BIELER il Coordinatore CAPPELLARI il dirigente NUVOLARI e il dirigente BROCCOLATO abbandonano la Sala di riunione.

* * *

Il Consigliere COGNETTA propone che l'approfondimento in merito agli



emendamenti venga svolto dal gruppo di lavoro che ha seguito la predisposizione della bozza di testo coordinato presentato alle Commissioni nel mese di luglio.

Le Commissioni, dopo un breve dibattito, decidono di proseguire l'esame degli emendamenti in Commissione e di calendarizzare il prossimo incontro alle ore 14.30 per martedì 17 settembre 2019.

Il Presidente BAROCCO chiude la seduta congiunta alle ore 12.35.

Letto, approvato e sottoscritto

IL PRESIDENTE

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO

IL FUNZIONARIO SEGRETARIO

Data di approvazione del presente processo verbale: 16 ottobre 2019