

XI LEGISLATURA  
COMITATO PER LA LEGISLAZIONE, IL CONTROLLO  
E LA VALUTAZIONE

**Parere n. PC/RI/IV – XI/22/2016** espresso:

all'unanimità: x    a maggioranza:

Estratto del processo verbale della seduta n. 47 del 24 marzo 2016

Commissione permanente destinataria: IV

Oggetto: Relazioni presentate ai sensi dell'art. 18 (Clausola valutativa) della legge regionale 11 agosto 2010, n. 14 << *Norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti per autotrazione ai privati cittadini residenti in Regione e di promozione per la mobilità individuale ecologica e il suo sviluppo*>>.

Presiede: Dal Zovo

Sono presenti: Codega, Colautti, Edera, Liva, Moretti, Pustetto,  
Riccardi

Sono assenti: Piccin, Santarossa

Interviene: Cacciaguerra

Assiste: Gregori

Verbalizza: Cossutti

Il giorno giovedì 24 marzo 2016 - alle ore 10.00 - nella sala Verde del Consiglio regionale, si riunisce il Comitato per la legislazione, il controllo e la valutazione, con al secondo punto dell'ordine del giorno l'esame delle relazioni 2013 e 2015 presentate dalla Giunta regionale in adempimento all'onere informativo previsto dall'art. 18 (clausola valutativa) della legge regionale 11 agosto 2010, n. 14 <<Norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti per autotrazione ai privati cittadini residenti in Regione e di promozione per la mobilità individuale ecologica e il suo sviluppo>>, ai fini del parere da rendere alla IV Commissione permanente, ai sensi dell'articolo 138 *quinquies*, comma 1, lettera a) del Regolamento interno. E' a disposizione la nota istruttoria, predisposta dall'ufficio di supporto (allegato 1).

E' presente l'ing. Sebastiano CACCIAGUERRA, Direttore del Servizio Energia della Direzione centrale ambiente ed energia, che evidenzia la tendenza, rilevata negli ultimi anni, a una diminuzione nell'erogazione della benzina senza piombo, a fronte di una crescita nei consumi del gasolio, che riflette un aumento nelle vendite di auto diesel rispetto a quelle a benzina e che può essere spiegata anche con i minori consumi delle prime. Nel 2015 si è inoltre registrata una diminuzione delle vendite di auto a GPL e a metano, che nella nostra regione può essere spiegata dalla carenza nella rete di vendita, oltre che da una diminuzione degli incentivi per l'acquisto. Sono invece in aumento le vendite di auto elettriche ed ibride, sebbene con numeri ancora poco significativi, anche per la mancanza di colonnine per il rifornimento, ma è un tipo di mobilità su cui lo Stato ha deciso di spingere attraverso appositi stanziamenti. Tra le criticità, evidenzia che le stazioni di rifornimento di carburante registrano un'eccedenza del 30 per cento rispetto all'effettivo fabbisogno e dovranno essere diminuite nel tempo. Ipotizza inoltre che il prezzo alla pompa del carburante risenta della diminuzione dell'erogato, in quanto i costi fissi finiscono col ricadere sul prezzo del singolo litro. Infine, relativamente alla procedura di infrazione comunitaria, ricorda che l'Amministrazione regionale ha deciso di resistere, e lo Stato ha provveduto ad inoltrare la documentazione alla Commissione europea.

La discussione registra i seguenti interventi:

- CODEGA ricorda che la clausola valutativa si pone lo scopo di rilevare se l'incentivo rappresenti un deterrente all'esodo degli acquisti di carburante nella vicina Slovenia. Sottolinea il calo nel consumo complessivo di carburante, le cui dinamiche non sono facilmente spiegabili; tuttavia il numero di tessere dimostra, a suo avviso, apprezzamento per la misura. Sottolinea però come più della metà degli acquisti di carburante sia effettuato senza usufruire degli incentivi. Chiede infine se il contributo erogato (32 milioni di euro nel 2015) venga coperto dalle accise e dall'IVA.
- EDERA rileva come la relazione dia elementi utili per valutare positivamente sia la legge in discussione, che ritiene vada portata avanti, sia la posizione adottata dalla Giunta rispetto alla procedura di infrazione. Chiede informazioni circa lo stanziamento in bilancio di 500 mila euro a titolo di cofinanziamento per aumentare il numero di stazioni di rifornimento di gas metano.
- RICCARDI ritiene che la misura in discussione sia un tema fondamentale e strutturale per l'autonomia stessa della Regione e condivide la resistenza della Giunta al provvedimento di infrazione; tuttavia ritiene vadano analizzati gli strumenti analoghi adottati da altre Regioni non sottoposte a impugnativa, come ad esempio la Lombardia, al fine di attrezzarsi in caso di esito negativo della procedura comunitaria. Auspica inoltre un rimpinguamento dei fondi con l'assestamento di bilancio per coprire il fabbisogno necessario.
- LIVA, in base alle notizie ricevute, ritiene sostenibile la resistenza alla procedura di infrazione da parte della Regione, e condivide la volontà di mantenere in vita la legge in oggetto e, se possibile, anche di migliorarla, essendo una delle poche fiscalità di vantaggio per un territorio regionale di confine come il nostro.
- COLAUTTI concorda sul fatto che questa misura vada conservata e difesa, seppur rivedendone le modalità, anche in confronto a quelle di altre Regioni, in modo da trovare una soluzione di reale vantaggio competitivo (ad esempio individuando una fascia più stretta con contributo più elevato): per

come è attualmente strutturato, tale strumento rappresenta infatti un'assistenza alle famiglie, ma non un deterrente all'acquisto oltreconfine, che rimane comunque maggiormente vantaggioso.

- MORETTI, nel condividere la necessità di mantenere tale strumento, quale unico intervento di fiscalità di vantaggio della nostra Regione, ritiene che il tema principale sia quello dei gestori, che dovrebbe vedere, oltre a una razionalizzazione del numero dei distributori, una revisione della disciplina con riferimento a chi opera in prossimità del confine; concorda con l'opportunità di verificare come abbiano fatto le altre Regioni a disciplinare la misura senza incorrere in procedure di infrazione.

- PUSTETTO condivide la posizione assunta dalla Giunta ma anche la necessità di prevedere un'eventuale strategia alternativa; in merito alla riduzione dei distributori, ricorda che va considerata anche la morfologia del territorio, con particolare riferimento alle zone di montagna; quanto a una diversa formulazione della norma, più favorevole per gli impianti in prossimità delle zone di confine, chiede se ci sono spazi effettivi di manovra, considerato che la precedente norma, graduata sulla base della distanza dal confine, era stata cassata.

- DAL ZOVO ricorda che, in IV Commissione, gli Assessori Vito e Peroni avevano manifestato la disponibilità di aprire un ragionamento nuovo sulla modifica della norma, una volta conosciuti gli esiti della procedura comunitaria.

- L'ing. CACCIAGUERRA precisa che il calo delle vendite di carburante è fisiologico, anche grazie al miglioramento del rendimento delle automobili, che consumano meno che in passato, unitamente al fatto che la crisi ha comportato una diminuzione delle percorrenze medie. Circa la copertura del contributo con le entrate fiscali, afferma che, pur non potendo essere preciso, in linea di massima l'uscita è maggiore dell'entrata. Rispetto ai fondi attualmente a bilancio per la misura, informa che saranno aumentati dei 15 milioni circa necessari a coprire l'anno in corso. Sulla misura del contributo per i nuovi impianti di metano, precisa che il Regolamento è quasi pronto ed in ogni caso il contributo regionale sarà inferiore ai 100 mila euro per il singolo richiedente. Circa il fatto che più del 50 per cento delle vendite di carburante non ottiene nessun tipo di contributo, richiama l'attenzione sul fatto che della misura possono usufruire solo i privati e non anche le aziende.

Fa presente che il motivo per cui la nostra misura è stata oggetto di esame da parte della Commissione europea e di una procedura di infrazione, è dovuto alla richiesta di intervento promossa dalla Slovenia nei nostri confronti, fatto che non si è verificato in altre realtà, che pertanto potrebbero essere oggetto in ogni momento di analoghi interventi. Ritiene eventualmente ripensabile la misura dei contributi, concordando che la disciplina precedente incentrata sulle fasce fosse più razionale, ma, finché non è conclusa la procedura comunitaria, è difficile pensare a come delinearle ed è dell'avviso che in questo momento sia meglio tenere un profilo basso ed evitare qualsiasi modifica normativa che potrebbe essere interpretata come un tentativo di eludere l'infrazione, ma riferisce che è in piedi un tavolo interdirezionale che sta lavorando su un eventuale "piano alternativo".

I lavori si concludono con la proposta della PRESIDENTE DAL ZOVO - approvata dal COMITATO all'unanimità - di rimettere alla IV Commissione permanente le informazioni e i chiarimenti forniti e gli interventi sopra riportati, unitamente all'allegata nota istruttoria, e con la nomina del consigliere Colautti quale relatore in IV Commissione.

IL PRESIDENTE  
Ilaria Dal Zovo

IL CONSIGLIERE SEGRETARIO  
Renzo Liva

IL VERBALIZZANTE  
Elisabetta Cossutti

## Comitato per la legislazione il controllo e la valutazione

Nota istruttoria  
n. 7/2016

### La relazione annuale ex LR 14/2010 (Acquisto di carburanti e mobilità ecologica)

La legge regionale 14/2010

Il sistema di contribuzione sugli  
acquisti di carburanti

Le relazioni 2013 e 2015

### La legge regionale 14/2010

La legge regionale 11 agosto 2010, n. 14 "Norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti per autotrazione ai privati cittadini residenti in Regione e di promozione per la mobilità individuale ecologica e il suo sviluppo" ha sostituito la normativa introdotta dalla legge regionale 12 novembre 1996, n. 47 - in attuazione alle disposizioni contenute nell'articolo 3, commi da 15 a 18, della legge 28 dicembre 1995, n. 549 - che aveva subito negli anni importanti modifiche ed integrazioni, fino alla sua abrogazione ad opera della legge regionale 18/2011.

Rispetto alla normativa precedente - oltre ad una specifica attenzione all'aspetto ecologico ed ambientale con la previsione del finanziamento di misure di sostegno ed incentivi *ad hoc* - due sono state le novità più rilevanti: la diversa distribuzione delle zone ammesse al contributo, con la previsione di **sole due aree (Area 1 e Area 2)** ed il meccanismo di sconto regionale, che prevede l'assegnazione del contributo agli acquirenti al momento dell'acquisto, mediante la riduzione di prezzo praticata **dai gestori dei punti vendita di carburante** (non più dalle compagnie petrolifere, come nella normativa precedente, già oggetto di "messa in mora" da parte degli organi comunitari).

In particolare, il sistema di contribuzione per l'acquisto di carburanti prevede che ai privati residenti in regione e intestatari o usufruttuari di un mezzo registrato in regione sia concesso, per ogni litro di carburante acquistato, un contributo di 12 centesimi per la benzina e di 8 centesimi per il gasolio (Area 2), aumentato, rispettivamente, di 7 e 4 centesimi al litro per i beneficiari residenti nei Comuni specificamente individuati (Area 1 - art. 3, c. 1-3). La misura del contributo può essere modificata, per motivazioni congiunturali o esigenze di bilancio, con delibera di Giunta per periodi di tre mesi reiterabili (c. 4). Le funzioni di gestione dell'intervento – tra cui il rilascio degli identificativi necessari per usufruire del contributo, le loro variazioni e revoche e le procedure di rimborso ai gestori – e le funzioni di controllo e sanzionatorie sono delegate alle CCIAA.

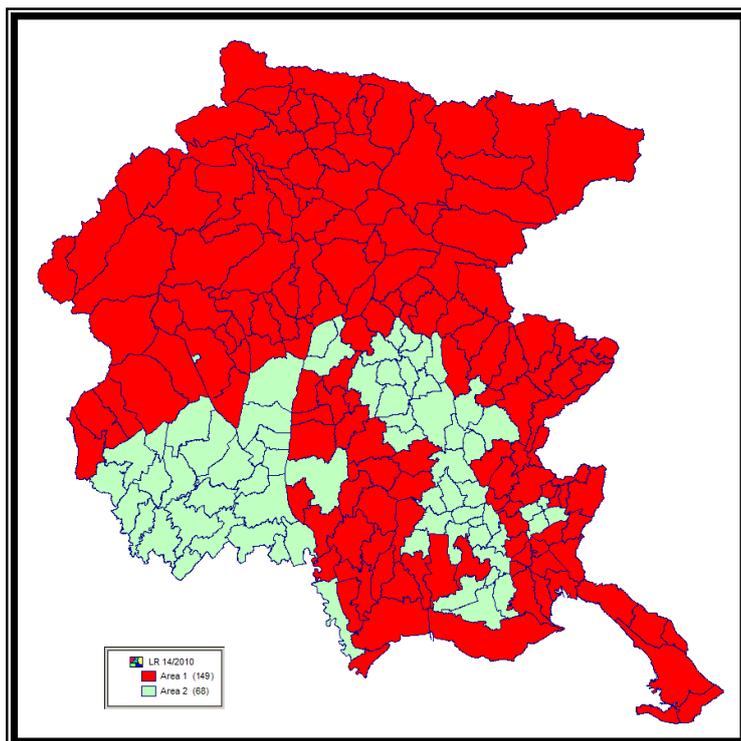
La norma introduce poi, al capo IV, misure di sostegno all'acquisto di veicoli ecologici o a basso impatto ambientale o alla ricerca; le misure sono state attuate con D.P.Reg. 142/2011 e s.m.i. per i veicoli a propulsioni a emissioni zero o ibride; con D.P.Reg. 219/2011 e s.m.i. per i veicoli immatricolati Euro 5 con emissioni ridotte e con D.P.Reg. 99/2011 per il sostegno alla ricerca, allo sviluppo, all'innovazione e al trasferimento tecnologico per lo sviluppo di sistemi per la mobilità individuale finalizzati alla riduzione di consumi e di emissioni. Il sistema di incentivazione di tali veicoli è tuttavia cessato il 31 dicembre 2012. Non risulta invece emanato il regolamento di attuazione previsto dal capo V "Incentivi per la realizzazione di una rete di distributori di carburante a basso impatto ambientale per autotrazione".

## Il sistema di contribuzione sugli acquisti di carburanti

Ai sensi dell'art. 3 della L.R. 14/2010, il territorio regionale è quindi suddiviso in due aree di contribuzione: l'**Area 1** a contributo maggiorato (149 Comuni per una popolazione di 648.780 residenti) e l'**Area 2** a contributo ordinario (68 Comuni per una popolazione di 590.454 residenti).

La Regione si è avvalsa della possibilità di modifica della misura dei contributi, prevista dal c. 4: con DGR 2054/2011 è stato disposto l'incremento dell'entità degli incentivi per complessivi 4 centesimi di euro; dopo qualche modifica intercorsa nel quadriennio, il contributo è fissato nei seguenti importi – DGR 442/2016:

Area 1		Area 2	
Benzina	Gasolio	Benzina	Gasolio
0,21 €/lt	0,14 €/lt	0,14 €/lt	0,09 €/lt



L'Amministrazione regionale in data 26 ottobre 2011 ha stipulato con le CCIAA la convenzione per regolare le modalità di esercizio delle funzioni a queste delegate, che, tra le altre cose, fissa in € 15,00 il corrispettivo per il rilascio delle "tessere", in 10 € la variazione per sostituzione del mezzo o della tessera e in 5 € la variazione del Comune di residenza del beneficiario.

### Le relazioni 2013 e 2015

L'art. 18 della L.R. 14/2010 (**Clausola valutativa**) prevede che, entro il mese di giugno di ciascun anno, la Giunta regionale presenti al Consiglio una relazione che documenta lo stato di attuazione della legge e ne illustra gli effetti prodotti nell'anno precedente, con particolare riguardo ai quesiti esplicitati.

Nonostante la norma sia in vigore dalla fine del 2011, sono pervenute al Consiglio le sole Relazioni concernenti gli anni 2013 e 2015, con ciò non permettendo un'analisi dei dati dall'intero periodo (ad eccezione dell'andamento dell'erogazione di carburante per fascia di contribuzione, per cui la Relazione 2015 riporta i dati dell'intero quadriennio).

L'esame della relazione in Comitato è finalizzato alla resa alla Commissione di merito del **parere di competenza** sulla qualità e la rispondenza dell'informativa alle previsioni di legge ai sensi dell'art. 138 *quinquies*, c. 1, lett. a) del Regolamento interno, nell'esercizio delle sue attività di controllo sull'attuazione delle leggi e di valutazione degli effetti delle politiche regionali.

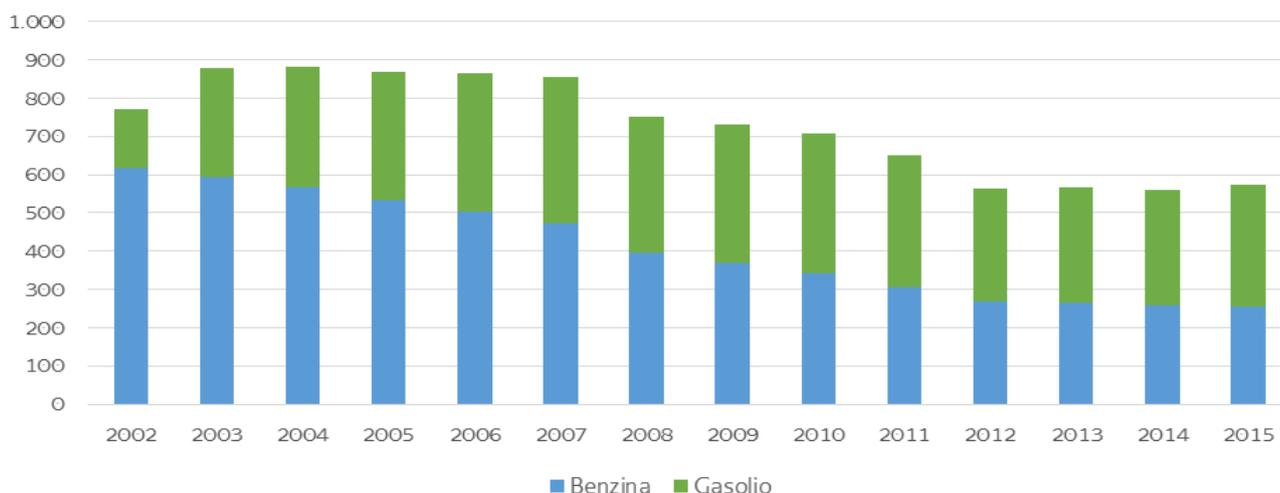
Le Relazioni rispondono quasi interamente ai quesiti di valutazione; ove le informazioni non sono disponibili ne vengono comunque indicate le ragioni. La Relazione sul 2013, essendo la prima, reca inoltre un'ampia disamina sul sistema di contribuzione per l'acquisto dei carburanti e sulle sue modalità di funzionamento, nonché sulla procedura di infrazione comunitaria.

Si riporta quindi di seguito una sintesi dei dati che emergono dalle Relazioni in riferimento ai singoli quesiti, integrata in alcuni casi da ulteriore documentazione a disposizione.

**a) Quale è stato l'andamento dei consumi di carburante per autotrazione in regione, distintamente per benzina e gasolio venduti a prezzo pieno e con l'erogazione dei contributi di cui all'articolo 3, nonché per classe ambientale di appartenenza dei veicoli riforniti, limitatamente ai consumi assistiti da contribuzione**

Come emerge dal grafico che segue, nel periodo 2002-2015 il **consumo di benzina** in regione ha registrato una costante **diminuzione** (dai 616,6 mln di lt del 2002 ai 255,6 mln di lt nel 2015), con il calo più brusco registrato nel 2008 (-16,2%), anno in cui sono venuti meno i contingenti di benzina previsti per la "zona franca". Tale diminuzione è stata compensata sino al 2007 da un **aumento dei consumi di gasolio** (da a 154,8 a 381 mln di lt), che è poi rimasto abbastanza costante (318 mln di lt nel 2015).

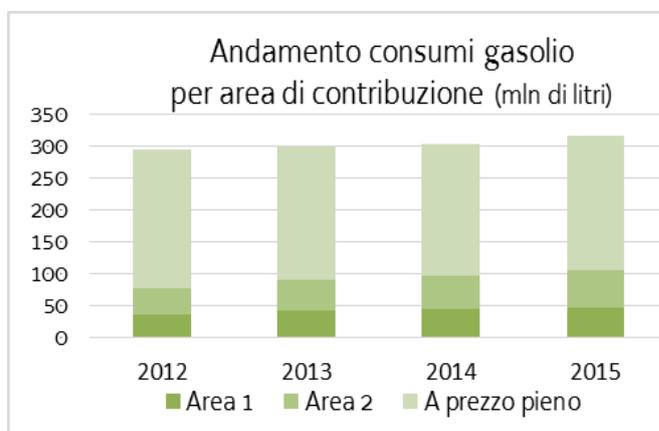
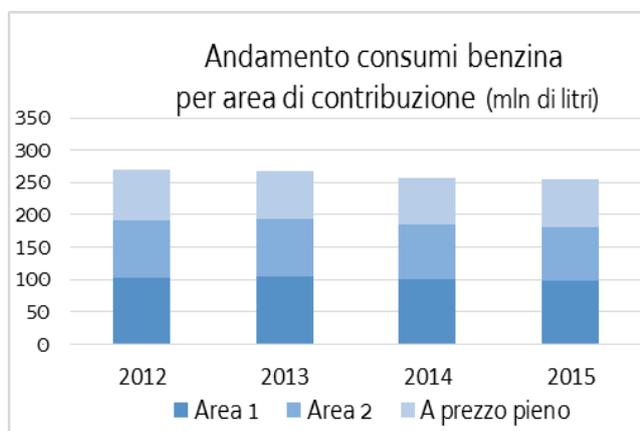
Andamento consumi di benzina e gasolio in FVG  
(in milioni di litri)



Fonte: dati 2002-2013: Memoria depositata dall'Assessore Peroni in IV Commissione il 23.3.2015; dati 2014-2015: Relazione sul 2015.

Per quanto concerne specificamente il quadriennio di applicazione della norma, nei grafici seguenti sono indicati i consumi di benzina e di gasolio distinti per aree di contribuzione (non è disponibile la distinzione per classe ambientale, in quanto l'aggiornamento di tale dato nelle carte utente non è completato).

Per la benzina i consumi con contributo per l'Area 1 e per l'Area 2 costituiscono, rispettivamente, circa il 40% e un terzo dei consumi totali. Per il gasolio invece l'erogazione coperta da contributi rappresenta una quota nettamente inferiore, pur essendo salita nel quadriennio dal 26% al 33% circa dei consumi totali.



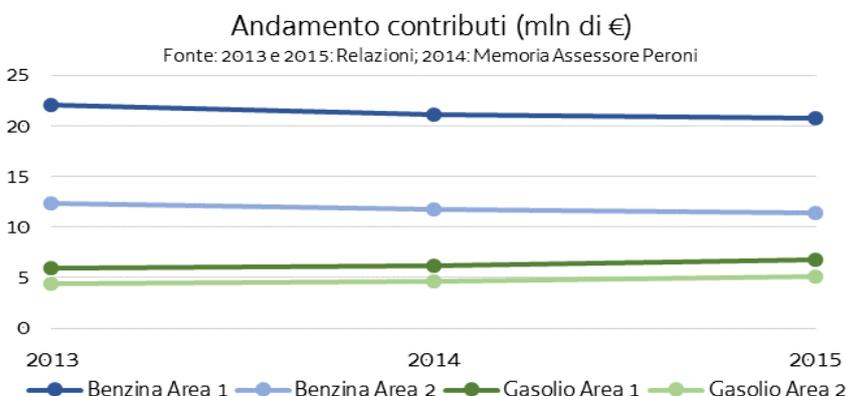
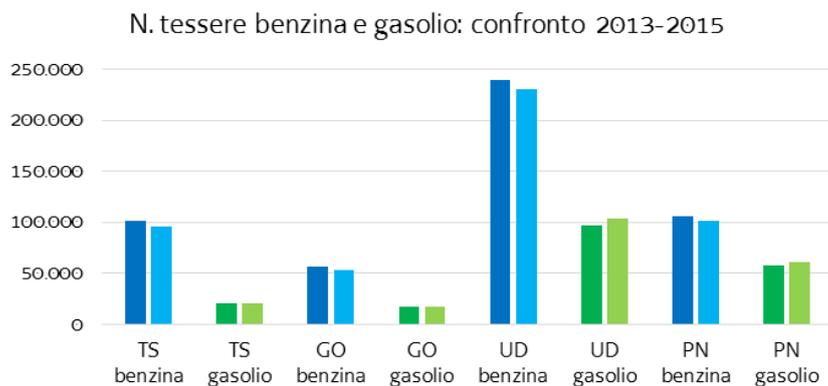
**b) Qual è stato l'ammontare dei contributi erogati per l'acquisto di carburanti, a fronte degli identificativi attivi, e quale la distribuzione dei beneficiari per classi di rifornimento e classi di contribuzione**

Le Relazioni riportano il numero degli identificativi distinti per provincia e classe di contribuzione (non è stata invece ancora impostata la suddivisione per classe di rifornimento - litri acquistati) nonché l'ammontare dei contributi.

Il **numero di tessere**, per tutte e 4 le provincie, registra una diminuzione per la benzina e un aumento per il gasolio.

Analogamente, l'andamento dei **contributi** nel triennio evidenzia un calo per la benzina e un aumento per il gasolio.

L'ammontare dei contributi è riportato nella tabella che segue, che li confronta col numero di tessere, al fine di calcolare il **contributo medio annuo** fruito per singolo identificativo.



ANNO	FASCIA	Benzina			Gasolio			Totale		
		Contributo (mln di €)	N. tessere	Contributo medio per tessera (€)	Contributo (mln di €)	N. tessere	Contributo medio per tessera (€)	Contributo (mln di €)	N. tessere	Contributo medio per tessera (€)
2013	Area1	22,1	285.559	<b>77,52</b>	5,9	96.561	<b>61,14</b>	28,0	382.120	<b>73,38</b>
	Area2	12,3	218.175	<b>56,29</b>	4,4	95.851	<b>45,91</b>	16,7	314.026	<b>53,12</b>
	Totale	34,4	503.734	<b>68,33</b>	10,3	192.412	<b>53,55</b>	44,7	696.146	<b>64,24</b>
2015	Area1	20,7	271.996	<b>76,22</b>	6,8	100.954	<b>67,41</b>	27,5	372.950	<b>73,83</b>
	Area2	11,4	208.586	<b>54,80</b>	5,1	101.711	<b>50,12</b>	16,5	310.297	<b>53,27</b>
	Totale	32,2	480.582	<b>66,92</b>	11,9	202.665	<b>58,73</b>	44,1	683.247	<b>64,49</b>

**c) In che misura le risorse allocate hanno consentito di soddisfare le domande di contributo per l'acquisto di autoveicoli per la mobilità ecologica e quali sono i criteri adottati per la concessione dei contributi.** Le Relazioni non riportano dati su tale intervento, in quanto cessato al 31 dicembre 2012.

**d) Quali criticità sono emerse in sede di attuazione della presente legge.** La Relazione 2013 segnalava un problema manifestatosi nella tempistica dei rimborsi (la cadenza settimanale, ritenuta non sostenibile per i gestori, è stata sostituita in sede di modifica della convenzione con le CCIAA da una cadenza bisettimanale) e il sistema sanzionatorio, di cui le CCIAA hanno chiesto la modifica al fine di superare alcune problematiche applicative.

La Relazione 2015 si sofferma sulla procedura di infrazione comunitaria, riferendo che la Regione ritiene di non aderire alla richiesta di conformarsi, entro il 10 febbraio 2016, al Parere motivato formulato dalla Commissione Europea, in quanto la L.R. 14/2010 non appare in contrasto con la normativa comunitaria.