

**N. LR 14/2010 – IV e V****RELAZIONI DEL COMITATO PER LA LEGISLAZIONE, IL CONTROLLO E LA VALUTAZIONE**(Relatori **Lippolis** e **Cosolini**)

sulle

**RELAZIONI SULLO STATO DEGLI ADEMPIMENTI DELLA LEGGE REGIONALE 14/2010
(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)**

ESERCIZI 2019 E 2020

(ai sensi della clausola valutativa di cui all'articolo 18 della legge regionale 14/2010)

Presentate dalla Giunta regionale il 26 gennaio 2021 e il 26 maggio 2021

Presentate alla Presidenza l'1 ottobre 2021 Lippolis e il 4 ottobre 2021 Cosolini

Egregio Presidente, egregi Consiglieri,

Il Rapporto sulla legislazione regionale e sulle altre attività consiliari, approvato come ogni anno dal Comitato per la legislazione, il controllo e la valutazione, ha la finalità di monitorare la produzione legislativa e le principali attività istituzionali che il nostro Consiglio regionale ha svolto durante l'anno. Rappresenta, quindi, un utile strumento attraverso cui si dà conto di quanto fatto sia in termini di attività legislativa, sia di attività di indirizzo e di controllo, nonché delle tematiche affrontate, sulle ore di lavoro e sul tipo di attività che hanno impegnato i Consiglieri regionali.

Per quanto concerne lo stato di attuazione della LR 14/2010 (*Norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti*) relative alle annualità 2019 e 2020, ai sensi dell'articolo 138 *quinquies* del Regolamento interno, che stabilisce che il Comitato esamini i contenuti delle relazioni informative pervenute in attuazione di clausole valutative, è stato evidenziato come nel corso degli anni ci sia stata una diminuzione del consumo della benzina a vantaggio di un maggior consumo di gasolio con un'inversione di tendenza nel 2020 dovuta all'impossibilità di recarsi a fare rifornimento oltre confine a causa dei divieti determinati dalla pandemia Covid -19.

E' stato altresì evidenziato un ridottissimo utilizzo delle tessere da parte di circa una metà dei 530.000 beneficiari, che percepiscono uno sconto annuo inferiore a 50 euro, mentre è superiore il numero di beneficiari che percepiscono un contributo annuo superiore ai 200 euro (meno di 20.000 beneficiari).

Ritengo doveroso sottolineare come per la transizione ecologica ci vorranno molti anni e, oltre ai costi superiori dei veicoli elettrici, e va considerata la carenza di stazioni di ricarica, evidenzio perciò la necessità di uno sforzo per trattenere i transfrontalieri del pieno. Mi permetterei di suggerire a tal fine, la possibilità di un'erogazione automatica delle tessere di benzina, in luogo della domanda da presentare alle Camere di commercio.

Ritengo ci sia una grossa difficoltà a fare un raffronto tra il 2020 e gli anni precedenti, in quanto, a causa della pandemia, tutti i dati risultano non coerenti, Il numero di beneficiari delle tessere, in progressiva diminuzione dal 2012 al 2019 (con un moderato aumento delle sole tessere gasolio) vede invece un aumento nel 2020, presumibilmente dovuto all'impossibilità di recarsi a fare rifornimento oltre confine a causa dei divieti determinati dalla pandemia Covid -19.

Un dato che mi è balzato all'occhio e che ritengo anomalo relativo al 2019 riguarda il prezzo pieno che è balzato a 10 milioni di litri, anomalo in quanto tutti gli altri dati sono scesi in modo molto lineare, mentre, solo la benzina è accresciuta in maniera esponenziale.

Tra gli altri elementi di criticità emersi ci sono i prezzi di vendita dei carburanti praticati in regione, che, oltre a essere particolarmente svantaggiosi se confrontati con le vicine Slovenia e Austria, sono più elevati rispetto ad altre regioni.

Altra questione che mi permetto di segnalare, riguarda l'isee; ritengo opportuno agevolare le fasce più deboli, sempre che questo porti ad una parificazione del prezzo della benzina tra quella italiana e quella di oltre confine e non ad una diminuzione del beneficio alle classi più agiate, in quanto queste ultime troverebbero più conveniente rifornirsi all'estero, creando così, un grosso danno ai distributori di carburante della regione.

Nello scenario proposto i distributori di benzina italiani si troverebbero ad avere meno introiti. L'attenzione sulle emissioni carboniche esiste e l'intento è quello di diminuire queste fonti inquinanti ma si ritiene che andare a contribuire maggiormente gli acquisti delle fasce più deboli, come proposto da alcuni consiglieri, produrrebbe l'effetto di incentivare i consumi di carburanti da parte proprio dei veicoli più inquinanti in quanto più datati.

LIPPOLIS

Egregio Presidente, egregi consiglieri,

Il Comitato per la legislazione, il controllo e la valutazione, nelle sedute dell'8 marzo e del 22 giugno 2021, ha esaminato le Relazioni sullo stato di attuazione della legge regionale 11 agosto 2010, n. 14 (*Norme per il sostegno all'acquisto dei carburanti*) relative alle annualità 2019 e 2020, ai sensi dell'articolo 138 *quinquies* del Regolamento interno, che stabilisce che il Comitato esamini i contenuti delle relazioni informative pervenute in attuazione di clausole valutative e ne riferisca all'Assemblea.

Le Relazioni giuntali sono state presentate in attuazione dell'articolo 18 (clausola valutativa) della legge regionale 14/2010, che 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 a specifici quesiti.

Come è noto, la legge regionale 14/2010, sostituendo la precedente disciplina dettata dalla legge regionale 47/1996, ha introdotto un nuovo sistema di sconto, basato sulla divisione del territorio regionale in due aree di contribuzione (Area 1 a contributo maggiorato e Area 2 a contributo ordinario) e sull'assegnazione del contributo agli acquirenti al momento dell'acquisto, mediante la riduzione di prezzo praticata dai gestori dei punti vendita di carburante, e non più dalle compagnie petrolifere, come nella normativa precedente, già oggetto di "messa in mora" da parte degli organi comunitari.

Dai dati forniti nelle relazioni giuntali emerge, per il periodo 2012 – 2020, una costante diminuzione nei consumi di benzina (sono meno di 213 milioni i litri venduti nel 2020, rispetto a quasi 269 milioni nel 2012), a fronte di un progressivo aumento dei consumi di gasolio, che vede un'inversione di tendenza solo nel 2020 (sono 324 milioni i litri venduti nell'anno, rispetto ai 295 milioni del 2012, pur se in diminuzione rispetto agli anni precedenti: erano 360 milioni i litri venduti nel 2019). L'anno scorso ha infatti registrato un'evidente contrazione dei consumi, con una particolare flessione nei mesi da marzo a maggio, sia per la benzina che per il gasolio, evidentemente dovuti alla riduzione della mobilità determinata dal *lockdown*.

Il numero di beneficiari delle tessere, in progressiva diminuzione dal 2012 al 2019 (con un moderato aumento delle sole tessere gasolio) vede invece un aumento nel 2020, presumibilmente dovuto all'impossibilità di recarsi a fare rifornimento oltre confine a causa dei divieti determinati dalla pandemia Covid -19.

È stato evidenziato uno scarso utilizzo delle tessere da parte di circa una metà dei 530.000 beneficiari, che percepiscono uno sconto annuo inferiore a 50 euro, mentre molto ridotto è il numero di beneficiari che percepiscono un contributo annuo superiore ai 200 euro (meno di 20.000 beneficiari).

Da tali dati è possibile trarre alcune indicazioni per una complessiva rivisitazione della normativa, che, secondo l'Assessore Scoccimarro, si rende necessaria dopo undici anni di applicazione della legge, superato lo scoglio del contenzioso con l'Unione Europea e in vista del divieto di immatricolazione di veicoli diesel o benzina fissato per il 2035.

Le discussioni svoltesi nelle sedute di Comitato hanno evidenziato la necessità, da un lato, di limitare il c.d. "turismo del pieno di benzina" e, dall'altro, di ridurre le emissioni inquinanti. Tale ultimo profilo assume particolare rilievo se si considera la vetustà del parco automezzi circolante in regione, che vede un limitato ricambio annuo (35-40.000 nuovi veicoli su 800.000 veicoli circolanti, escludendo i mezzi pesanti) e un'elevata incidenza di mezzi appartenenti alle classi ambientali più basse.

Tra gli altri elementi di criticità emersi nel dibattito vi sono i prezzi di vendita dei carburanti praticati in regione, che, oltre a essere particolarmente svantaggiosi se confrontati con le vicine Slovenia e Austria, sono più elevati rispetto ad altre regioni. È legittimo chiedersi se su tale maggiorazione, insieme ad altre componenti quali il trasporto ecc. ., incida anche l'esistenza della misura incentivante.

Particolare attenzione è stata inoltre posta agli aspetti distributivi della misura, con particolare riferimento alle ipotesi di calibrarla alla situazione economica dei beneficiari e alle caratteristiche del

veicolo, pur tenendo conto della necessità di contemperare l'esigenza di supportare le persone in maggiore difficoltà economica con quella di incentivare la circolazione dei veicoli meno inquinanti.

Tali considerazioni sono ovviamente all'attenzione dell'Assessore, che ha confermato che la revisione della normativa, che intende portare avanti entro la fine dell'anno in corso, sarà incentrata su tre profili: i beneficiari del contributo regionale, le aree di contribuzione e le relative agevolazioni con l'eventuale previsione di un'area di confine a sconto maggiorato, e la dematerializzazione della tessera. Gli elementi di valutazione e di riflessione portati oggi in aula ritengo saranno utili anche alla discussione del Consiglio in merito alla revisione della norma.

In vista di tale discussione ritengo di evidenziare come in ogni caso il percorso verso la decarbonizzazione dei veicoli su strada, che è uno degli obiettivi del Green Deal europeo, richiede, al di là dei passaggi definiti quale quello del 2035 relativo alla cessazione della vendita di veicoli a carburante inquinante, una progressione di azioni e misure tra le quali può essere inserito il graduale superamento di questo incentivo, magari con un periodo di cosiddetto phasing out per poter governare le ricadute di tale progressiva riduzione della misura incentivante. In parallelo le risorse destinate ad incentivare l'acquisto di veicoli non inquinanti potrebbero perciò essere incrementate.

COSOLINI