

Deliberazione della Giunta Regionale 6 giugno 2011, n. 21-2138

L.R. 31 maggio 2004 "Norme di indirizzo programmatico regionale per la razionalizzazione e l'ammodernamento della rete distributiva dei carburanti", art. 2 - Provvedimenti attuativi - Modifica della disciplina transitoria di cui all'art. 2, paragrafo 4 dell'allegato A) alla D.G.R. n. 35-9132 del 7/7/2008.

A relazione dell'Assessore Casoni:

Dopo che la Commissione Europea, nel febbraio 2008, aveva notificato la decisione di deferire lo Stato Italiano alla Corte di Giustizia a causa delle restrizioni in materia di apertura di stazioni di servizio, rinvenute sia nell'ordinamento statale che regionale, che rendevano "impossibile o per lo meno estremamente difficile" l'ingresso sul mercato italiano di nuovi operatori provenienti da altri stati membri dell'Unione Europea, il Piemonte, prima fra le Regioni italiane, provvedeva a rimuovere i profili di incompatibilità con la libertà di stabilimento presenti nella propria disciplina di settore.

L'esecutivo regionale, con DGR n. 35-9132 del 7 luglio 2008, ha infatti ottemperato ai rilievi mossi dalla UE (di cui ne ha condiviso lo spirito e l'impostazione) adottando norme non più caratterizzate da un'accentuata valenza programmatica (e dunque da una spiccata attitudine regolatoria del mercato), bensì piuttosto orientate a salvaguardare esigenze trasversali di tutela della sicurezza, della sanità, dell'ambiente, della concorrenza e di rispetto degli standard minimi quali-quantitativi in materia di urbanistica ed edilizia.

L'amministrazione regionale ha ritenuto, in quel frangente, di rivendicare alla propria discrezionale valutazione la politica ambientale con i suoi riflessi sulle caratteristiche quali-quantitative della rete distributiva dei carburanti, partendo dalla considerazione che costituisce obiettivo irrinunciabile la riduzione delle emissioni di CO₂ e che non è trascurabile, a questo fine, l'apporto che può derivare da un incremento del parco automobilistico che utilizza carburanti a basso impatto ambientale (GPL e metano).

Volendo così consolidare il trend di aumento delle immatricolazioni di vetture alimentate a GPL e metano (principalmente dovuto ad agevolazioni di natura fiscale) con l'introduzione di misure di carattere infrastrutturale, è stato prescritto (sempre con la citata DGR) l'obbligo, per i nuovi impianti, dell'erogazione di almeno uno dei carburanti "eco-compatibili" (GPL e metano) con riserva di verificare, al termine di un periodo ragionevolmente breve (tre anni scadenti il 1° agosto 2011), quali effetti ne fossero derivati in termini di diffusione ed ubicazione dei punti vendita e quali variazioni si fossero nel frattempo determinate nella composizione, per tipo di alimentazione, del parco veicolare circolante. Nella prossimità della scadenza di quel termine occorre allora considerare alcuni dati.

Al 31.12.2007, in Piemonte, circolavano 76.876 autoveicoli alimentati a GPL (70.652 "trasformati" e 6.224 immatricolati bi-power) e 14.459 autoveicoli alimentati a metano (3.810 "trasformati" e 10.649 bi-power), alla data del 31.12.2010 quelli alimentati a GPL erano diventati 172.828 (81.880 "trasformati" e 81.133 bi-power) e quelli alimentati a metano 47.347 (14.422 "trasformati" e 32.927 bi-power) con percentuali di incremento, nei tre anni, rispettivamente del 124,8% e del 227,4%.

All'impennata del parco circolante ha, ovviamente, fatto riscontro un aumento delle vendite dei due carburanti. Nel settore autotrazione, il GPL è passato dai circa 89 milioni di litri del 2007 ai 136 milioni di litri del 2009 (ultimo dato disponibile) con un incremento di oltre il 52%, mentre ancora

più rilevante è stato l'incremento delle vendite di metano che, dal 2007 al 2010, sono passate dai circa 13 milioni di mc del 2007 ai 24,6 del 2008, ai 31,7 del 2009, per giungere agli oltre 36 milioni di mc del 2010, con una crescita nel quadriennio di oltre il 176%.

Nel contempo, il numero degli impianti che erogano GPL o metano è passato rispettivamente da 201 nel 2007 a 241 nel 2010 (con un incremento del 20%) e da 36 nel 2007 a 64 nel 2010 (+78%), senza che tuttavia l'erogato medio per impianto ne risentisse (essendo aumentato del 27% per il GPL e del 64% per il metano).

L'analisi dell'insieme di questi dati consente di formulare una serie di considerazioni:

1. l'incremento delle vendite di auto alimentate a metano e GPL appare spettacolare, tanto più sorprendente in presenza di un mercato dell'auto sostanzialmente stagnante;
2. la capacità di risposta della rete distributiva non è risultata efficace in quanto l'aumento del parco circolante non ha trovato corrispondenza in un adeguato incremento dei punti vendita;
3. l'inadeguatezza infrastrutturale (causa ostativa, non secondaria, di una maggiore diffusione della motorizzazione a GPL e metano) si è così acuita.

Pare dunque doversi inferire che gli effetti della politica regionale siano stati particolarmente deludenti ma, in realtà, sarebbe questa una conclusione per lo meno affrettata. Se, infatti, si considera che il tempo medio per la messa in esercizio di un nuovo impianto distributivo raggiunge i diciotto mesi (ed ancor maggiore è quello di impianti che necessitano di allacciamento alla rete metanodottistica), si deve convenire che il periodo di osservazione necessario per una corretta misurazione degli effetti della politica regionale intrapresa deve essere dilatato e che, dunque, non già i contenuti della disciplina allora stabilita appaiono incongrui bensì soltanto la misura della sua transitorietà (tre anni).

Non a caso, l'accelerazione del dato incrementale relativo al numero degli impianti dotati di GPL o metano è maggiore se si confronta la variazione del 2010 rispetto al 2009 (+34% per il metano e +17% per il GPL) con quella media del triennio (+26% per il metano e +7% per il GPL) a dimostrazione di come gli effetti della politica regionale abbiano iniziato a dispiegarsi appieno solo recentemente.

Dunque sussistono ragioni intrinseche (eccessiva brevità dell'originario termine di validità temporale della nuova disciplina normativa) ed estrinseche (aumento della domanda di carburanti eco-compatibili e persistente insufficiente capillarità dell'offerta) che portano a ritenere indispensabile una proroga della disciplina dettata con la DGR citata.

Non va sottaciuto (anzi questa è una considerazione determinante) che le ragioni ambientali (miglioramento della qualità dell'aria e riduzione delle emissioni di CO₂) che furono poste a fondamento della nuova disciplina permangono nella loro impellenza.

Basti al riguardo ricordare che, in ambito regionale, il trend di riduzione del PM10 appare del tutto insoddisfacente, che, inoltre, il superamento della soglia consentita si mantiene su frequenze inaccettabili (originando così probabili prossime sanzioni europee) e che un recente autorevole studio (realizzato dal Centro di economia regionale, dei trasporti e del turismo dell'Università Bocconi di Milano) sugli effetti della diffusione di motorizzazioni a metano stima, in una riduzione annua variabile fra l'1,3% ed il 4% delle cause di morte legate alla concentrazione di particolato, i benefici sanitari che deriverebbero da una crescita, ai ritmi attuali per i prossimi tre anni, delle immatricolazioni di auto così alimentate.

D'altro canto, l'esecutivo regionale è ben conscio che gli obiettivi di politica ambientale conseguibili con interventi circoscritti al solo versante della rete distributiva dei carburanti sono oggettivamente limitati (in specie se avulsi dalla realizzazione di modelli complessi di mobilità sostenibile che postulano il necessario coinvolgimento del livello statale), ma ciò non lo esime comunque dal dover fare la propria parte.

Esistono dunque, a giudizio della Giunta regionale, sufficienti ragioni per giustificare la proroga al 31.12.2014 della vigenza della disposizione normativa introdotta al paragrafo 2 dell'art. 2 dell'Allegato A alla DGR 35-9132 del 07.07.2008.

Soltanto al termine di questo ulteriore periodo potranno essere apprezzate le ricadute determinatesi sulla rete distributiva regionale per effetto di una politica tesa a perseguire obiettivi di maggiore diffusione del consumo di carburanti a basso impatto ambientale e, solo allora, sarà possibile formulare un giudizio definitivo sull'idoneità dello strumento normativo prescelto per perseguirli.

La Giunta regionale ritiene, tuttavia, che non sia questo l'unico intervento praticabile sul versante distributivo per agevolare l'offerta di carburanti eco-compatibili: se ne ravvisano almeno altri due, entrambi incentrati sul metano per autotrazione, che paiono di particolare suggestione.

Il primo riguarda la rete autostradale attualmente sprovvista, sui tratti piemontesi, di distributori di metano.

E' tempo che questa lacuna venga colmata (offrendo così anche la possibilità per gli automobilisti di rifornirsi nell'arco delle intere 24 ore). Lo strumento più idoneo appare la riappropriazione in capo alla Regione delle competenze concessorie attualmente devolute ai Comuni e la connessa richiesta da rivolgere alle concessionarie autostradali di privilegiare l'insediamento, sulle aree di pertinenza, di gestori che si impegnino ad erogare il metano.

Il secondo concerne il biometano, vale a dire il metano ricavato per purificazione da biogas derivante da digestione anaerobica di biomasse.

La produzione di biometano può rappresentare, in alcune zone del territorio piemontese, lo strumento per trasformare i reflui zootecnici da fattore di costo a fattore produttivo di reddito e, nel contempo, il suo utilizzo per autotrazione può significare un prezioso contributo per il raggiungimento dell'obiettivo (imposto dalla direttiva UE 28/2009) di impiego entro il 2020 del 10% di energia da fonti rinnovabili nel settore dei trasporti.

Occorre allora agevolare, anche sul versante della distribuzione, l'utilizzo di biometano come carburante per autotrazione, in particolare consentendo la possibilità di configurare stazioni monoprodotta dedicate e, con ciò, realizzando modelli territoriali a filiera corta del biometano incentrati su microimpianti di generazione e distribuzione.

Per la realizzazione di entrambi questi ultimi interventi occorre una modifica normativa che, al contrario di quella qui deliberata, necessita di una veste legislativa (modifica alle LL.RR. 26 aprile 2000, n. 44 e 31 maggio 2004, n. 14) il cui potere di iniziativa questo esecutivo eserciterà nei tempi più brevi.

Tutto ciò premesso,

vista la L.R. 31 maggio 2004, n. 14 ed in particolare l'art. 2;

valutata l'opportunità di procedere ad una proroga della disciplina transitoria di cui all'art. 2, paragrafo 4 dell'allegato A alla DGR n. 35-9132 del 07/07/2008;

visto il parere espresso dalla Conferenza delle Autonomie Locali in data 3 marzo 2011;

visto il parere espresso dalla III Commissione consiliare nella seduta del 28 aprile 2011;

sentite le associazioni rappresentative degli interessi di categoria e la Consulta regionale per la tutela dei consumatori e degli utenti nella seduta dell'11 maggio 2011;

la Giunta regionale, a voti unanimi resi nelle forme di legge,

delibera

- di approvare, per i motivi in premessa specificati, le modifiche all'art. 2 dell'allegato A "Provvedimenti attuativi" alla DGR n. 35-9132 del 07/07/2008, consistenti nella sostituzione dell'originario suo 4° paragrafo con il seguente: "4. Quanto disposto al precedente paragrafo 2 ha carattere transitorio e trova vigenza fino al 31.12.2014."

La presente deliberazione sarà pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Piemonte ai sensi dell'art. 61 dello Statuto e dell'art. 5, comma 3, della L.R. 22/2010.

(omissis)