

Deliberazione della Giunta Regionale 19 gennaio 2015, n. 11-905

**L.R. 31 maggio 2004 n. 14 "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 De Santis:

Premesso che:

dopo che la Commissione Europea, nel febbraio 2008, ha 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, ha provveduto a rimuovere i profili di incompatibilità con la libertà di stabilimento presenti nella propria disciplina di settore;

l'esecutivo regionale, con D.G.R. n. 35-9132 del 7 luglio 2008, ha infatti ottemperato ai rilievi mossi dalla CE (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 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 CO<sub>2</sub> 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 (dovuto anche ad agevolazione di natura fiscale) con l'introduzione di misure di carattere infrastrutturale, è stato prescritto (sempre con la citata D.G.R.) 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 e prorogato poi fino al 31.12.2014), 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 11.949 autoveicoli alimentati a metano; alla data del 31.7.2014, quelli alimentati a GPL sono diventati 242.583 (112.141 "trasformati" e 130.442 bi-power) e quelli alimentati a metano 39.966 con percentuali di incremento, nei sei anni, rispettivamente del 215,5% e del 234,4%;

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 231

milioni di litri del 2013 (ultimo dato disponibile) con un incremento di oltre il 159%, mentre ancora più rilevante è stato l'incremento delle vendite di metano che sono passate dai circa 13 milioni di mc del 2007 ai 44,5 milioni di mc circa del 2013 con un incremento, nei sette anni, di oltre il 242%;

nel contempo il numero degli impianti che erogano GPL o metano (comprendendo sia la rete stradale che autostradale) è passato rispettivamente da 201 nel 2007 a 320 nel luglio 2014 con un incremento del 59% mentre nello stesso periodo quelli di metano sono passati da 36 a 71 (+97%), senza però riuscire a garantire un servizio sufficientemente capillare sul territorio regionale, soprattutto riguardo al secondo carburante;

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 notevole, tanto più sorprendente in presenza di un mercato dell'auto sostanzialmente stagnante: è emblematico, in questo contesto che nel 2013 l'aumento delle vendite di auto alimentate a metano sia stato di circa il 93% rispetto al 2012 anche grazie all'ampliamento della gamma di modelli messi sul mercato dalle case automobilistiche e che il trend all'aumento sembra confermato nei primi mesi del 2014, seppure in percentuale minore rispetto all'anno precedente;
2. la capacità di risposta della rete distributiva non è risultata sufficientemente efficace (anche per le norme di livello statale limitanti l'uso del self service), 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 ad una maggiore diffusione della motorizzazione a GPL e metano) si è così acuita e sono anche frequenti le lamentele, anche solo telefoniche, di cittadini per la carenza del servizio;

parrebbe dunque che gli effetti della politica regionale non siano stati sufficientemente efficaci ma, in realtà, è da considerare sia il momento congiunturale che limita fortemente gli investimenti delle società petrolifere anche a causa del calo generale dei consumi, sia il tempo medio per la messa in esercizio di un nuovo impianto distributivo che raggiunge i diciotto mesi (ed ancor maggiore è quello per gli impianti che necessitano di allacciamento alla rete metanodottistica), per cui parrebbe opportuno che il periodo di osservazione necessario per una corretta misurazione degli effetti della politica regionale intrapresa nel 2008 debba essere dilatato in quanto non già i contenuti della disciplina allora stabilita appaiono incongrui bensì soltanto la durata della sua transitorietà;

sussistono ragioni intrinseche (breve vita del 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 utile una proroga della disciplina dettata con la D.G.R. citata;

non va sottaciuto (anzi questa è una considerazione determinante) che le ragioni ambientali (miglioramento della qualità dell'aria e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>) che sono state 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, se è pur vero 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 con il necessario coinvolgimento del livello statale), non esime comunque ad intervenire con progetti di politiche innovative;

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 D.G.R. n. 35-9132 del 07/07/2008;

visto il parere espresso dalla Conferenza delle Autonomie Locali in data 14/11/2014;

visto il parere espresso dalla III Commissione consiliare nella seduta del 8.1.2015;

sentite le associazioni rappresentative degli interessi di categoria e la Consulta regionale per la tutela dei consumatori e degli utenti;

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 D.G.R. 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 31.12.2017".

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

(omissis)