


RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA LEGGE REGIONALE 14/2010  
RECANTE "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" E SUGLI EFFETTI DA ESSA  
PRODOTTI NELL'ANNO 2013 APPROVATA DALLA GIUNTA REGIONALE CON DELIBERA  
N. 2279 DEL 28 NOVEMBRE 2014

---

Documentazione trasmessa alla Presidenza del Consiglio  
il 12 dicembre 2014

---

Direzione centrale ambiente ed energia  
Prot. n. 0033334 / P  
Data 12/12/2014  
Class

	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE AMBIENTE ED ENERGIA	
Servizio energia	P.E.C.: <a href="mailto:ambiente@certregione.fvg.it">ambiente@certregione.fvg.it</a> Tel: +39 040 377 1111 - Fax: +39 040 377 4410 I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

Class: EN/V  
All. c.s.

INVIATA VIA PEC

Al  
Consiglio Regionale del Friuli - Venezia Giulia  
Piazza Oberdan, 6  
34133 Trieste  
PEC: [consiglio@certregione.fvg.it](mailto:consiglio@certregione.fvg.it)

oggetto: Trasmissione della relazione concernente lo stato di attuazione, al 2013, della legge regionale 14/2010 e gli effetti prodotti da tale legge nel medesimo anno e della relativa DGR di approvazione (DGR n. 2279/2014).

Ai sensi e per gli effetti dell'art. 18, 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), in allegato alla presente si trasmettono i documenti di cui all'oggetto.

Distinti saluti.

Il Direttore del Servizio  
ing. Sebastiano Cacciaguerra

/FONE

[Documento informatico sottoscritto digitalmente da Sebastiano Cacciaguerra ai sensi degli artt. 20 e 21 del D.Lgs. n. 82/05 e successive modificazioni ed integrazioni]

## Delibera n° 2279

Estratto del processo verbale della seduta del  
**28 novembre 2014**

**oggetto:**

APPROVAZIONE DELLA RELAZIONE CONCERNENTE LO STATO DI ATTUAZIONE, AL 2013, DELLA LR 14/2010 E GLI EFFETTI PRODOTTI DA TALE LEGGE NEL MEDESIMO ANNO.

<b>Debora SERRACCHIANI</b>	Presidente	assente
<b>Sergio BOLZONELLO</b>	Vice Presidente	presente
<b>Loredana PANARITI</b>	Assessore	presente
<b>Paolo PANONTIN</b>	Assessore	presente
<b>Francesco PERONI</b>	Assessore	presente
<b>Mariagrazia SANTORO</b>	Assessore	presente
<b>Maria Sandra TELESCA</b>	Assessore	presente
<b>Gianni TORRENTI</b>	Assessore	presente
<b>Sara VITO</b>	Assessore	presente

**Daniele BERTUZZI** Segretario generale

In riferimento all'oggetto, la Giunta Regionale ha discusso e deliberato quanto segue:

**Vista** la legge regionale 11 agosto 2010, n. 14 recante "*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*";

**Visto** in particolare l'articolo 18 della citata legge regionale 14/2010, ai sensi del quale la Giunta regionale presenta ogni anno al Consiglio regionale una relazione che documenta lo stato di attuazione della legge medesima e ne illustra gli effetti prodotti nell'anno precedente, con particolare riguardo ai seguenti quesiti:

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;

b) quale 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;

c) in che misura le risorse allocate hanno consentito di soddisfare le domande di contributo presentate per l'acquisto di autoveicoli per la mobilità ecologica individuale e quali sono stati i criteri adottati per la concessione dei contributi;

d) quali criticità sono emerse in sede di attuazione della legge;

**Visto** la relazione di cui all'ALLEGATO 1 alla presente deliberazione, la quale documenta lo stato di attuazione, al 2013, della legge regionale 14/2010, illustra gli effetti prodotti da tale legge nel medesimo anno e risponde ai quesiti di cui al citato art. 18;

**Su proposta dell'Assessore** all'ambiente ed energia;


**La Giunta regionale** all'unanimità,

delibera

1. di approvare la relazione di cui al ALLEGATO 1 al presente provvedimento la quale ne costituisce parte integrante e sostanziale;
2. la presente deliberazione è pubblicata nel Bollettino Ufficiale della Regione.

IL SEGRETARIO GENERALE

IL VICEPRESIDENTE

	REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA
DIREZIONE CENTRALE AMBIENTE ED ENERGIA	
Servizio energia	PEC: ambiente@certregione.fvg.it e-mail: energia@regione.fvg.it tel +39 040 377 1111 - fax +39 040 3774410 I - 34126 Trieste, via Giulia 75/1

# RELAZIONE SULLO STATO DI ATTUAZIONE DELLA L.R. 14/2010

---

## RELAZIONE ANNUALE

---

*Esercizio 2013*

## Sommario

1. La LR 14/2010: considerazioni introduttive.....	3
2. Il sistema di contribuzione per l'acquisto dei carburanti per autotrazione.....	4
2.1 L'entità dei contributi e la distribuzione geografica degli stessi.....	4
Elenco dei comuni di Area 2: .....	6
Provincia di Udine: .....	6
Provincia di Gorizia:.....	6
Provincia di Pordenone:.....	6
Elenco dei comuni di Area 1: .....	6
Provincia di Udine: .....	6
Provincia di Gorizia:.....	7
Provincia di Trieste:.....	7
Provincia di Pordenone:.....	7
Comuni di Area 1 – Elenco (numero totale 149 Comuni, per una popolazione complessiva interessata pari a 648'780 residenti sul totale della popolazione del FVG al 31/12/2011 pari a 1'239'234 residenti):.....	8
Provincia di Trieste (239'782 residenti).....	8
Provincia di Gorizia (130'885 residenti).....	8
Provincia di Udine (220'679 residenti) .....	9
Provincia di Pordenone (57'434 residenti).....	9
Comuni di Area 2 - Elenco (numero totale 69 Comuni, per una popolazione complessiva interessata pari a 590'454 residenti): .....	9
Provincia di Gorizia (11'205 residenti).....	9
Provincia di Udine (320'879 residenti) .....	9
Provincia di Pordenone (25'868 residenti).....	10
2.2. Il giudizio di costituzionalità dell'art. 3 LR 14/2010.....	10
2.3. L'estensione della procedura di infrazione comunitaria relativa alla LR 47/1996 al nuovo regime di riduzione dei prezzi al consumo dei carburanti previsto dalla LR 14/2010. ....	12
2.4. Le modalità per l'ottenimento dell'autorizzazione ad usufruire del contributo e quelle di erogazione dello stesso.....	19
2.5. I rimborsi dei contributi erogati.....	20
2.6. Le funzioni delegate alle Camere di Commercio.....	20
2.7. Il sistema sanzionatorio.....	24
3. La clausola valutativa.....	26
4. L'andamento dei consumi di carburante per autotrazione in regione.....	27
5. L'ammontare dei contributi erogati per l'acquisto di carburanti e la distribuzione dei beneficiari per classi di contribuzione.....	29

## 1. La LR 14/2010: considerazioni introduttive.

Con 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) si è voluto, innanzitutto, sostituire la normativa, ormai risalente, relativa alla contribuzione regionale nel settore dell'acquisto di carburante per i veicoli dei privati con una più adeguata in quanto idonea a tener conto dell'evoluzione politica, commerciale e tecnologica avutasi nel corso degli anni.

Il sistema delle riduzioni del prezzo alla pompa dei carburanti in Friuli Venezia Giulia, infatti, è stato introdotto con la legge regionale 12 novembre 1996, n. 47<sup>1</sup>, in attuazione delle disposizioni contenute nell'articolo 3, commi 15 – 18 della legge 28 dicembre 1995, n. 549. Successivamente all'approvazione, tali provvedimenti sono stati oggetto di modifiche e integrazioni, atte a migliorarne i meccanismi applicativi e ad ampliarne il campo di operatività.

Per quanto riguarda, in particolare, la LR 47/1996, essa è stata oggetto di plurimi "aggiustamenti" operati da specifiche leggi regionali di modifica o da singole disposizioni contenute nei principali strumenti di manovra al bilancio.

In particolare si ricordano i seguenti interventi di modifica:

- legge regionale 10 maggio 2000, n. 11 - oltre a semplificare la disciplina relativa alle sanzioni, amplia l'ambito di applicazione della legge regionale 47/96 includendo tra i beneficiari i cittadini extracomunitari residenti in Regione ed estendendo il beneficio della riduzione del prezzo ai carburanti utilizzati per rifornire i mezzi nautici. Inoltre, a tutela dei cittadini, rende obbligatoria la rilevazione dei prezzi praticati alla pompa e la loro pubblicazione sul sito internet della Regione;
- legge regionale 20 marzo 2002, n. 9 - recependo le disposizioni contenute nella legge 16/2002, estende anche al gasolio per autotrazione le riduzioni del prezzo alla pompa prima previste solo per la benzina;
- legge regionale 28 dicembre 2007, n. 30 - riformula gli articoli 1 e 2 della L.R. 47/1996, al fine di armonizzarli con la sopravvenuta normativa statale (L. 244/2007), ed introduce nuove disposizioni in materia sanzionatoria;
- legge regionale 14 agosto 2008, n. 9 - modifica nuovamente l'articolo 2 della L.R. 47/1996, a decorrere dal 1° ottobre 2008, semplificando le procedure per la determinazione delle riduzioni del prezzo;
- legge regionale 5 dicembre 2008, n. 14 - apporta ulteriori modifiche alla L.R. 47/1996, prevedendo un nuovo sistema di rimborso delle riduzioni del prezzo che, a decorrere (originariamente dal 1° giugno 2009, poi, secondo le modifiche apportate alla legge regionale 14/2008 da ultimo dalla legge regionale 12/2010) dal 1° settembre 2011, esclude le compagnie petrolifere

---

<sup>1</sup> L'art. 3, comma 15, stabilisce che, fermi restando i vincoli derivanti dagli accordi internazionali e dalle normative dell'Unione europea, nonché dalle norme ad essi connesse, le regioni e le province autonome possono determinare, con propria legge, una riduzione del prezzo alla pompa della benzina e del gasolio per autotrazione, per i soli cittadini residenti nella regione o provincia autonoma o in una parte di essa.

dal circuito dei rimborsi, da effettuarsi direttamente ai gestori degli impianti di distribuzione che hanno praticato le riduzioni, delegando le relative funzioni alle Camere di commercio, incidendo nuovamente sulle disposizioni sanzionatorie e semplificando complessivamente i procedimenti amministrativi attuativi della legge regionale 47/1996.

Come si può vedere le modifiche più importanti hanno riguardato la semplificazione dell'iter dei rimborsi ai gestori degli impianti di distribuzione dei carburanti delle riduzioni di prezzo praticate ai beneficiari, mediante l'esclusione del passaggio attraverso le Compagnie petrolifere. Ciò ha consentito ai gestori di incassare ogni settimana quanto maturato per effetto degli sconti praticati in base alle fasce di agevolazione direttamente dalla Camere di commercio.

Con la LR 14/2010 si è scelto di porre fine agli interventi legislativi di "manutenzione" della legge regionale originaria (l.r. 47/1996) per sostituirla interamente con una disciplina nuova.

Oltre a ciò il provvedimento si proponeva anche di premiare la volontà ambientale dei cittadini, prevedendo incentivi per l'acquisto di veicoli per la mobilità individuale a emissioni zero o ibrida e ad emissioni ridotte. Il sistema di incentivazione di tali veicoli, tuttavia, è rimasto in vigore fino al 31 dicembre 2012. Di esso, pertanto, non si terrà conto nella presente relazione.

## **2. Il sistema di contribuzione per l'acquisto dei carburanti per autotrazione.**

### **2.1 L'ENTITÀ DEI CONTRIBUTI E LA DISTRIBUZIONE GEOGRAFICA DEGLI STESSI.**

Al sistema di contribuzione per l'acquisto dei carburanti per autotrazione sono dedicati gli articoli da 3 a 10 del provvedimento.

Più in particolare, l'art. 3, dopo aver specificato che l'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere contributi sugli acquisti di carburanti per autotrazione a tutte le persone fisiche residenti nella Regione intestatarie, cointestatarie, titolari di diritto di usufrutto o locatarie in locazione finanziaria o leasing di un autoveicolo o motoveicolo iscritto nei pubblici registri automobilistici della Regione stessa (di seguito semplicemente beneficiari), stabilisce l'entità del contributo base per l'acquisto di benzina e gasolio fissato, rispettivamente, in 12 centesimi al litro e 8 centesimi al litro (commi 1 e 2).

La norma, poi, prevede (al comma 3) che la misura dei contributi per l'acquisto di benzina e gasolio di cui si è appena fatta menzione sia aumentata rispettivamente di 7 centesimi al litro e 4 centesimi al litro per i beneficiari residenti in determinati Comuni della Regione [Comuni montani o parzialmente montani individuati come svantaggiati o parzialmente svantaggiati dalla direttiva 273/1975/CEE del Consiglio, del 28 aprile 1975; Comuni individuati dalla decisione della Commissione europea C(2009) 1902 del 13 marzo 2009 che approva il DOCUP Obiettivo 2 2000-2006 e dalla deliberazione della Giunta regionale 24 aprile 2009, n. 883, di presa d'atto di tale decisione; Comuni individuati dalla decisione della Commissione europea C (2007) 5618 def. cor. che approva la "Carta degli aiuti di Stato a finalità regionale 2007-2013" per l'Italia in base agli Orientamenti in materia di aiuti di Stato a finalità



regionale 2007-2013 pubblicati sulla Gazzetta Ufficiale dell'Unione Europea (GUUE) serie C, n. 54, del 4 marzo 2006].

L'articolo 3, LR 14/2010, infine:

- facoltizza la Giunta regionale ad aumentare con propria delibera, previo parere della Commissione consiliare competente, per un periodo massimo di tre mesi reiterabile, per motivazioni congiunturali ovvero per esigenze di bilancio regionale, la misura dei contributi prevista nei commi 2 e 3, stabilendo in 10 centesimi al litro per la benzina ed in 8 centesimi al litro per il gasolio il limite massimo di scostamento dagli incentivi base (comma 4);
- prevede che i beneficiari abbiano diritto ai contributi per ogni rifornimento effettuato con le modalità elettroniche stabilite dalla legge in tutti i punti vendita situati nel territorio regionale (comma 5) e che con apposite convenzioni con le CCIAA possano essere definite le modalità con le quali effettuare il rimborso ai beneficiari nel caso in cui il rifornimento sia effettuato al di fuori del territorio regionale (comma 5-bis), che il contributo non sia concesso per il singolo rifornimento di carburante quando l'entità complessiva del beneficio risulti inferiore a 1 euro (comma 6), che lo stesso sia aumentato di un incentivo di 5 centesimi al litro qualora l'autoveicolo interessato dal rifornimento sia dotato di almeno un motore a emissioni zero in abbinamento o coordinamento a quello a propulsione a benzina o gasolio (comma 7), che a decorrere dall'1 gennaio 2018, i contributi base siano ridotti del 50 per cento per gli autoveicoli non dotati del succitato motore e con omologazione con codifica ecologica Euro 4 o inferiore (comma 8), che i medesimi contributi non siano concessi agli autoveicoli acquistati nuovi o usati successivamente all'1 gennaio 2018 qualora questi non siano dotati di motore a emissioni zero in abbinamento o coordinamento a quello a propulsione a benzina o gasolio e abbiano un'omologazione con codifica ecologica Euro 4 o inferiore (comma 9), che altri benefici di natura regionale correlati ai rifornimenti di carburante siano incompatibili con i contributi erogati ai sensi della LR 14/2010 (comma 10).

L'incentivo standard, dunque, viene differenziato sulla base di una suddivisione per aree. Più nello specifico sono state individuate 2 aree – Area 1 e Area 2 – prevedendosi che per i beneficiari residenti nei comuni di Area 1 la misura dei contributi per l'acquisto di benzina e gasolio, stabilita rispettivamente in 12 centesimi al litro (benzina) e di 8 centesimi al litro (gasolio) per l'Area 2, sia aumentata rispettivamente di 7 centesimi al litro (benzina) e 4 centesimi al litro (gasolio).

## ELENCO DEI COMUNI DI AREA 2:

### Provincia di Udine:

AIELLO  
AQUILEIA  
BAGNARIA ARSA  
BICINICCO  
BUTTRIO  
CAMPOFORMIDO  
CAMPOLONGO  
TAPOGLIANO  
CASSACCO  
CODROIPO  
COLLOREDO DI MON-  
TALBANO  
FAGAGNA  
FIUMICELLO  
GONARS  
LATISANA  
MARTIGNACCO  
MORUZZO  
PAGNACCO  
PALMANOVA  
PASIAN DI PRATO  
PAVIA DI UDINE  
PORPETTO  
PRADAMANO  
PREMARIACCO  
RAGOGNA

REANA DEL ROIALE  
REMANZACCO  
RUDA  
S. DANIELE DEL FRIULI  
S. MARIA LA LONGA  
S. VITO AL TORRE  
TAVAGNACCO  
TERZO D'AQUILEIA  
TREPPO GRANDE  
TRICESIMO  
TRIVIGNANO UDINESE  
UDINE  
VILLA VICENTINA  
VISCO  
CAMPOLONGO  
TAPOGLIANO

### Provincia di Gorizia:

FARRA D'ISONZO  
GRADISCA D'ISONZO  
MARIANO DEL FRIULI  
MORARO

### Provincia di Pordenone:

AZZANO DECIMO  
BRUGNERA  
CASARSA DELLA DELIZIA  
CHIONS

CORDENONS  
CORDOVADO  
FIUME VENETO  
FONTANAFREDDA  
MORSANO AL TAGLIA-  
MENTO  
PASIANO DI PORDENONE  
PORCIA  
PORDENONE  
PRATA DI PORDENONE  
PRAVISDOMINI  
ROVEREDO IN PIANO  
SACILE  
S. GIORGIO DELLA RICHIN-  
VELDA  
S. MARTINO AL TAGLIA-  
MENTO  
S. QUIRINO  
S. VITO AL TAGLIAMENTO  
SESTO AL REGHENA  
SPILIMBERGO  
VALVASONE  
ZOPPOLA  
VAJONT

## ELENCO DEI COMUNI DI AREA 1:

### Provincia di Udine:

AMARO  
AMPEZZO  
ARTA TERME  
ARTEGNA  
ATTIMIS  
BASILIANO  
BERTIOLO  
BORDANO  
BUIA  
CAMINO AL TAGLIAMENTO  
CARLINO  
CASTIONS DI STRADA  
CAVAZZO CARNICO  
CERCIVENTO  
CERVIGNANO  
CHIOPRIS VISCONTE  
CHIUSAFORTE  
CIVIDALE DEL FRIULI  
COMEGLIANS  
CORNO DI ROSAZZO  
COSEANO  
DIGNANO  
DOGNA  
DRENCHIA  
ENEMONZO  
FAEDIS  
FLAIBANO

FORNI AVOLTRI  
FORNI DI SOPRA  
FORNI DI SOTTO  
GEMONA DEL FRIULI  
GRIMACCO  
LAUCO  
LESTIZZA  
LIGNANO SABBIAADORO  
LIGOSULLO  
LUSEVERA  
MAGNANO IN RIVIERA  
MAJANO  
MALBORGHETTO  
VALBRUNA  
MANZANO  
MARANO LAGUNARE  
MERETO DI TOMBA  
MOGGIO UDINESE  
MOIMACCO  
MONTENARS  
MUZZANA DEL TURGNA-  
NO  
NIMIS  
OSOPPO  
OVARO  
PALAZZOLO DELLO STEL-  
LA  
PALUZZA

PAULARO  
POCENIA  
PONTEBBA  
POVOLETTO  
POZZUOLO DEL FRIULI  
PRATO CARNICO  
PRECENICCO  
PREONE  
PREPOTTO  
PULFERO  
RAVASCLETTO  
RAVEO  
RESIA  
RESIUTTA  
RIGOLATO  
RIVE D'ARCANO  
RIVIGNANO  
RONCHIS  
S. GIORGIO DI NOGARO  
S. GIOVANNI AL NATISONE  
S. LEONARDO  
S. PIETRO AL NATISONE  
S. VITO DI FAGAGNA  
SAURIS  
SAVOGNA DI CIVIDALE  
SEDEGLIANO  
SOCCHIEVE  
STREGNA

SUTRIO  
TAIPANA  
TALMASSONS  
TARCENTO  
TARVISIO  
TEOR  
TOLMEZZO  
TORREANO DI CIVIDALE  
TORVISOCA  
TRASAGHIS  
TREPPA CARNICO  
VARMO  
VENZONE  
VERZEGNIS  
VILLA SANTINA  
ZUGLIO  
FORGARIA NEL FRIULI

**Provincia di Gorizia:**

CAPRIVA  
CORMONS  
DOBERDO' DEL LAGO  
DOLEGNA DEL COLLIO  
FOGLIANO REDIPUGLIA  
GORIZIA  
GRADO

MEDEA  
MONFALCONE  
MOSSA  
ROMANS D'ISONZO  
RONCHI DEI LEGIONARI  
SAGRADO D'ISONZO  
S. CANZIAN D'ISONZO  
S. FLORIANO DEL COLLIO  
S. LORENZO ISONTINO  
S. PIER D'ISONZO  
SAVOGNA D'ISONZO  
STARANZANO  
TURRIACO  
VILLESSE

**Provincia di Trieste:**

DUINO AURISINA  
MONRUPINO  
MUGGIA  
S. DORLIGO DELLA VALLE  
SGONICO  
TRIESTE

**Provincia di Pordenone:**

ANDREIS  
ARBA

AVIANO  
BARCIS  
BUDOIA  
CANEVA  
CASTELNUOVO DEL FRIULI  
CAVASSO NUOVO  
CIMOLAIS  
CLAUT  
CLAUZETTO  
ERTO E CASSO  
FANNA  
FRISANCO  
MANIAGO  
MEDUNO  
MONTEREALE VALCELLINA  
PINZANO AL TAGLIA-  
MENTO  
POLCENIGO  
SEQUALS  
TRAMONTI DI SOPRA  
TRAMONTI DI SOTTO  
TRAVESIO  
VITO D'ASIO  
VIVARO

La seguente rappresentazione geografica contiene l'esatta individuazione dei comuni di Area 1 e di Area 2.

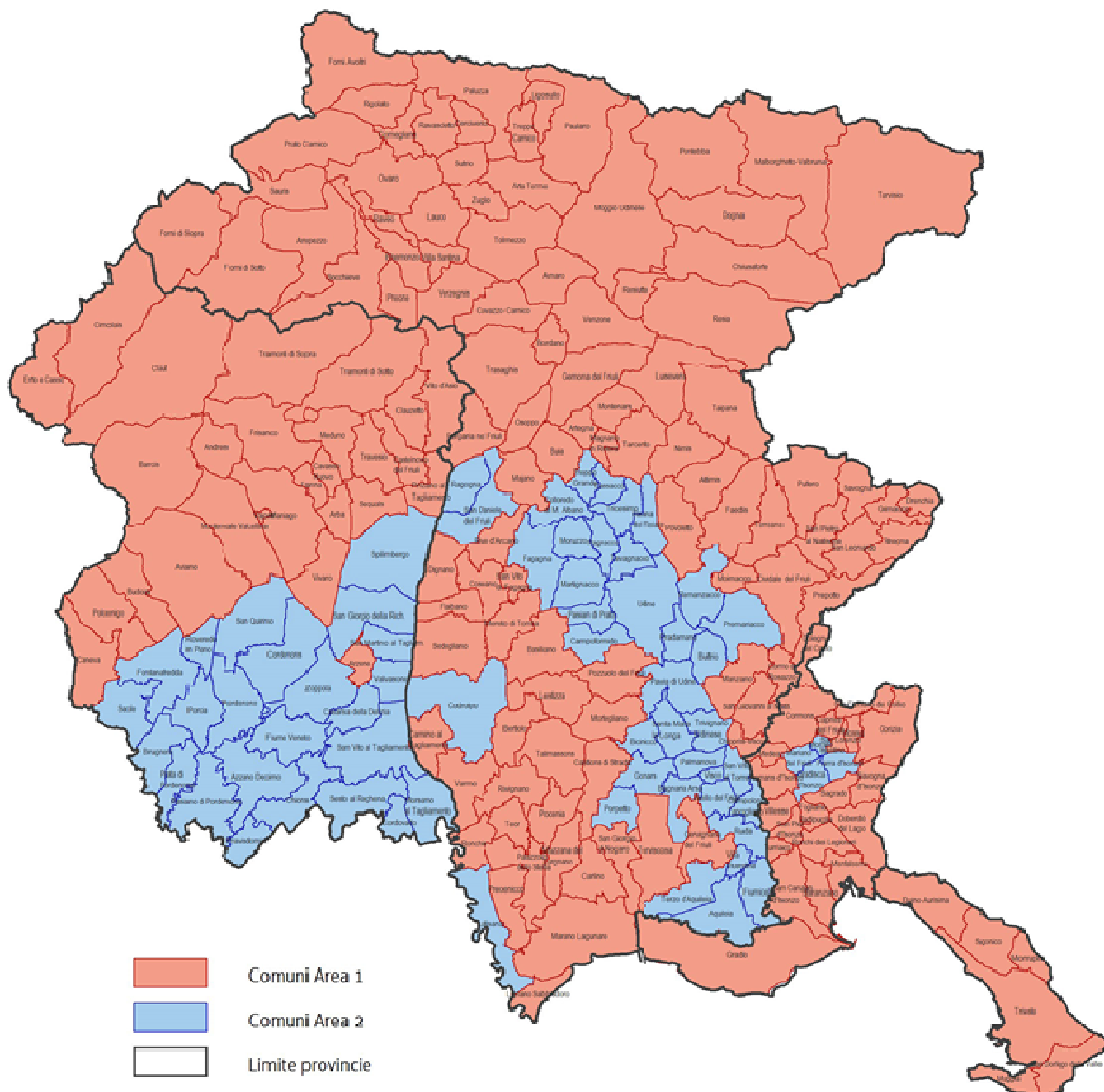


Figura 1: individuazione dei comuni di Area 1 e di Area 2

**COMUNI DI AREA 1 – ELENCO (NUMERO TOTALE 149 COMUNI, PER UNA POPOLAZIONE COMPLESSIVA INTERESSATA PARI A 648'780 RESIDENTI SUL TOTALE DELLA POPOLAZIONE DEL FVG AL 31/12/2011 PARI A 1'239'234 RESIDENTI):**

**Provincia di Trieste (239'782 residenti):** DUINO AURISINA – MONRUPINO – MUGGIA - S. DORLIGO DELLA VALLE – SGONICO - TRIESTE

**Provincia di Gorizia (130'885 residenti):** CAPRIVA - CORMONS - DOBERDO' DEL LAGO - DOLEGNA DEL COLLIO - FOGLIANO REDIPUGLIA - GORIZIA - GRADO - MEDEA - MONFALCONE - MOSSA - ROMANS D'ISONZO -

RONCHI DEI LEGIONARI - SAGRADO - S. CANZIAN D'ISONZO - S. FLORIANO DEL COLLIO - S. LORENZO ISONTINO - S. PIER D'ISONZO - SAVOGNA D'ISONZO - STARANZANO - TURRIACO - VILLESSE

**Provincia di Udine (220'679 residenti):** AMARO – AMPEZZO - ARTA TERME – ARTEGNA - ATTIMIS - BASILIANO - BERTIOLO - BORDANO - BUIA - CAMINO AL TAGLIAMENTO - CARLINO - CASTIONS DI STRADA - CAVAZZO CARNICO - CERCIVENTO - CERVIGNANO - CHIOPRIS VISCONE - CHIUSAFORTE - CIVIDALE DEL FRIULI - COMEGLIANS - CORNO DI ROSAZZO - COSEANO - DIGNANO - DOGNA - DRENCHIA - ENEMONZO - FAEDIS - FLAIBANO - FORNI AVOLTRI - FORNI DI SOPRA - FORNI DI SOTTO - GEMONA DEL FRIULI - GRIMACCO - LAUCO - LESTIZZA - LIGNANO SABBIAADORO - LIGOSULLO – LUSEVERA - MAGNANO IN RIVIERA – MAJANO - MALBORGHETTO VALBRUNA – MANZANO- MARANO LAGUNARE - MERETO DI TOMBA - MOGGIO UDINESE – MOIMACCO – MONTENARS - MUZZANA DEL TURGNANO –NIMIS – OSOPPO – OVARO - PALAZZOLO DELLO STELLA – PALUZZA – PAULARO – POCENIA – PONTEBBA – POVOLETTO - POZZUOLO DEL FRIULI - PRATO CARNICO – PRECENICCO – PREONE – PREPOTTO – PULFERO – RAVASCLETTO – RAVEO – RESIA – RESIUTTA – RIGOLATO - RIVE D'ARCANO – RIVIGNANO – RONCHIS - S. GIORGIO DI NOGARO - S. GIOVANNI AL NATISONE - S. LEONARDO - S. PIETRO AL NATISONE - S. VITO DI FAGAGNA – SAURIS - SAVOGNA DI CIVIDALE – SEDEGLIANO - - SOCCHIEVE – STREGNA – SUTRIO – TAIPANA – TALMASSONS – TARENTO – TARVISIO – TEOR – TOLMEZZO - TORREANO DI CIVIDALE – TORVISCOSA – TRASAGHIS - TREPPO CARNICO – VARMO – VENZONE – VERZEGNIS - VILLA SANTINA – ZUGLIO - FORGARIA NEL FRIULI

**Provincia di Pordenone (57'434 residenti):** ANDREIS – ARBA – AVIANO – BARCIS – BUDOIA – CANEVA - CASTELNUOVO DEL FRIULI - CAVASSO NUOVO – CIMOLAI – CLAUT – CLAUZETTO - ERTO E CASSO- FANNA – FRISANCO – MANIAGO – MEDUNO - MONTEREALE VALCELLINA - PINZANO AL TAGLIAMENTO – POLCENIGO – SEQUALS - TRAMONTI DI SOPRA - TRAMONTI DI SOTTO – TRAVESIO - VITO D'ASIO - VIVARO

**COMUNI DI AREA 2 - ELENCO (NUMERO TOTALE 69 COMUNI, PER UNA POPOLAZIONE COMPLESSIVA INTERESSATA PARI A 590'454 RESIDENTI):**

**Provincia di Gorizia (11'205 residenti):** FARRA D'ISONZO - GRADISCA D'ISONZO - MARIANO DEL FRIULI - MORARO

**Provincia di Udine (320'879 residenti):** AQUILEIA – AIELLO - BAGNARIA ARSA – BICINICCO – BUTTRIO – CAMPOFORMIDO - CAMPOLONGO TAPOGLIANO – CASSACCO – CODROIPO - COLLOREDO DI MONTALBANO – FAGAGNA – FIUMICELLO – GONARS – LATISANA – MARTIGNACCO – MORUZZO – PAGNACCO – PALMANOVA - PASIAN DI PRATO - PAVIA DI UDINE – PORPETTO – PRADAMANO – PREMARIACCO – RAGOINA - REANA DEL ROIALE – REMANZACCO – RUDA - S. DANIELE DEL FRIULI - - S. MARIA LA LONGA - S. VITO AL TORRE – TAVAGNACCO - TERZO D'AQUILEIA - TREPPO GRANDE – TRICESIMO - TRIVIGNANO UDINESE – UDINE - VILLA VICENTINA - VISCO

**Provincia di Pordenone (25'868 residenti):** AZZANO DECIMO – BRUGNERA - CASARSA DELLA DELIZIA – CHIONS – CORDENONS – CORDOVADO - FIUME VENETO – FONTANAFREDDA - MORSANO AL TAGLIAMENTO - PASIANO DI PORDENONE – PORCIA – PORDENONE - PRATA DI PORDENONE – PRAVISDOMINI - ROVEREDO IN PIANO – SACILE - S. GIORGIO DELLA RICHINVELDA - S. MARTINO AL TAGLIAMENTO - S. QUIRINO - S. VITO AL TAGLIAMENTO - SESTO AL REGHENA – SPILIMBERGO – VALVASONE - ZOPPOLA - VAJONT

Va osservato che sebbene i Comuni in AREA 1 (n.149) siano circa il doppio dei Comuni in AREA 2 (n. 69), la popolazione interessata dall'AREA 1 (648'780 ab) è di poco superiore a quella interessata dall'AREA 2 (590'454 ab).

## **2.2. IL GIUDIZIO DI COSTITUZIONALITÀ DELL'ART. 3 LR 14/2010.**

Con ricorso dd. 21 ottobre 2010 il Presidente del Consiglio dei Ministri ha adito la Corte Costituzionale affinché dichiarasse costituzionalmente illegittimo l'art. 3 LR 14/2010.

A detta del Presidente del Consiglio, infatti, tale norma, o meglio, il meccanismo agevolativo di cui alla LR 14/2010, si porrebbe in contrasto, innanzitutto, con la direttiva 2003/96/CE e, quindi, con l'art. 117, comma 1, Cost., il quale prevede che la potestà legislativa sia esercitata dalle Regioni nel rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario. «Il rimborso di una parte del prezzo del carburante effettuato dalla Regione tramite la Camera di Commercio ai gestori degli impianti (i quali, in pratica, erogano il carburante a prezzo ridotto ai residenti in Regione)», infatti, per il Presidente del Consiglio dei Ministri «configura nella sostanza una riduzione indiretta dell'accisa gravante sui carburanti e, conseguentemente, si pone in contrasto con la direttiva 2003/96/CE», non essendo stata autorizzata dalle Istituzioni comunitarie alcuna possibilità di differenziazione di aliquote tra le varie Regioni del nostro Stato ai sensi dell'art. 19 della direttiva medesima.

Per il Presidente del Consiglio dei Ministri, inoltre, la LR 14/2010, nella parte in cui prevede che il contributo venga erogato anche a soggetti qualificabili come imprese ai fini del diritto europeo della concorrenza (imprese individuali, esercenti le professioni liberali, ONLUS che svolgono anche un'attività economica), si pone in contrasto con gli artt. 107 e 108 del Trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) e, di conseguenza, con l'art. 117, comma 1, Cost. Esso, infatti, a detta del Presidente del Consiglio, quando viene erogato ai soggetti di cui si è appena fatta menzione, è tale da configurare un aiuto di stato ai sensi dei succitati artt. 107 e 108 TFUE, non rientrando lo stesso nei limiti quantitativi previsti dai regolamenti di esenzioni di cui al par. 4 dell'art. 108 e non essendo nemmeno stato autorizzato ai sensi del par. 2 del medesimo articolo.

Per il Presidente del Consiglio dei Ministri, infine, la Regione, avendo legiferato senza rispettare i vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario, «ha invaso la competenza esclusiva dello Stato in materia di rapporti tra lo Stato e l'Unione europea di cui al comma 2, lett. a) dello stesso art. 117».

Sul ricorso del Presidente del Consiglio dei Ministri la Corte Costituzionale si è pronunciata con la sentenza n. 185/2011.

Per quanto riguarda la prima questione di legittimità costituzionale sollevata dal Presidente del Consiglio (pretesa riduzione indiretta dell'accisa sui carburanti e, quindi, contrasto con la direttiva 2003/96/CE) il Giudice delle leggi l'ha ritenuta non fondata. Ad avviso della Corte, infatti, la legge regionale 11 agosto 2010, n. 14, disponendo il rimborso al consumatore di una quota del "prezzo" del carburante e, quindi, l'erogazione dei contributi sugli acquisti di carburanti direttamente a quest'ultimo, sia pure per il tramite del gestore e della Camera di commercio, «non è in grado di influire sull'ammontare della tassazione assolta dai soggetti passivi dell'accisa, né conseguentemente di ledere le disposizioni comunitarie di armonizzazione dei livelli di tassazione. L'accisa è, infatti, esigibile ed assolta al momento dell'immissione in consumo, che (...) non coincide con il momento dell'erogazione nel serbatoio del consumatore, ma con quello in cui, nelle varie fasi della fabbricazione, commercializzazione o importazione, i produttori o i titolari di deposito fiscale o comunque i destinatari registrati producono o ricevono il carburante. Poiché il contributo regionale oggi censurato viene corrisposto direttamente dalla Camera di commercio al gestore del distributore e non più al fornitore di questi (come nel precedente sistema), non potrebbe configurarsi alcun rimborso dell'accisa già assolta». Per la Corte, peraltro, il consumatore «sebbene possa subire – per effetto di una traslazione economica – il peso dell'accisa, ove questa sia inglobata nel prezzo del carburante, non può essere ritenuto soggetto passivo dell'imposta e, dunque, non può ritenersi che l'attribuzione in suo favore di un contributo si risolva in una parziale riduzione del tributo». Tale ricostruzione, ad avviso del Giudice delle leggi, «rende evidente che, sotto il profilo ora esaminato, non sussiste la dedotta violazione della direttiva invocata, la quale peraltro non contiene alcuna norma che impedisca una differenziazione su base regionale del "prezzo" dei prodotti energetici, una volta rispettati i limiti minimi di tassazione imposti», limiti minimi che, nel caso di specie, sono senz'altro rispettati.

Per quanto riguarda, poi, la seconda questione di legittimità costituzionale sollevata dal Presidente del Consiglio (ricomprensione nel novero dei beneficiari del contributo anche di soggetti qualificabili come imprese ai fini del diritto comunitario della concorrenza e, quindi, contrasto con gli artt. 107 e 108 TFUE) il Giudice delle leggi l'ha ritenuta inammissibile per la genericità dei termini in cui è stata formulata.

Va, peraltro, notato come sulla norma che individua i beneficiari dei contributi il legislatore regionale sia intervenuto nel 2011. Con l'art. 5, comma 20, LR 18/2011, infatti, è stato eliminato il n. 2) della lettera a) del comma 1 dell'art. 2, LR 14/2010, espungendo, così, le ONLUS dal novero di tali beneficiari. I contributi per l'acquisto dei carburanti per autotrazione, pertanto, a tutt'oggi, vengono erogati solamente alle persone fisiche residenti nella Regione intestatarie, cointestatarie, titolari di diritto di usufrutto o locatarie in locazione finanziaria o leasing di un autoveicolo o motoveicolo iscritto nei pubblici registri automobilistici della Regione stessa. Va, inoltre, notato, come gli Uffici, richiesti dai titolari di ditte individuali di chiarire se, alla luce della LR 14/2010, gli stessi potessero usufruire delle riduzioni alla pompa dei carburanti e, contemporaneamente, scaricare i costi sostenuti tramite la carta carburanti, hanno sempre escluso tale possibilità. In base alla Legge n. 549/1995 ed alla Legge Regionale d'attuazione n. 14/2010, in altri termini, possono beneficiare dei contributi sull'acquisto dei carburanti solo i privati cittadini residenti nella Regione. Il riferimento

ai privati cittadini contenuto nella rubrica della legge, infatti, esclude dal novero dei beneficiari le società, le imprese individuali, i lavoratori autonomi e i liberi professionisti. Pertanto, qualora il mezzo che si intende rifornire beneficiando dei contributi risultasse intestato ad una persona fisica, anche titolare di ditta individuale e quindi utilizzato con uso promiscuo, è possibile ottenere i contributi esclusivamente per il proprio uso privato. Anche l'Amministrazione finanziaria, peraltro, nel pronunciarsi sull'argomento, ha evidenziato che i rifornimenti con contributo regionale non possono essere inseriti nella scheda carburanti.

Per quanto riguarda, infine, la terza questione di legittimità costituzionale sollevata dal Presidente del Consiglio (esercizio della potestà legislativa senza il rispetto dei vincoli derivanti dall'ordinamento comunitario, e, quindi, invasione della competenza esclusiva dello Stato in materia di rapporti tra lo Stato e l'Unione europea) il Giudice delle leggi l'ha ritenuta inammissibile per la genericità ed assertività della censura, oltre che per l'inconferenza del parametro evocato.

### **2.3. L'ESTENSIONE DELLA PROCEDURA DI INFRAZIONE COMUNITARIA RELATIVA ALLA LR 47/1996 AL NUOVO REGIME DI RIDUZIONE DEI PREZZI AL CONSUMO DEI CARBURANTI PREVISTO DALLA LR 14/2010.**

Con lettera di messa in mora C(2008) 7233 del 27 novembre 2008 la Commissione europea, ai sensi dell'art. 226 TCE, ha avviato una procedura d'infrazione nei confronti della Repubblica Italiana (Procedura 2008/2164 - Violazione della direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità - Applicazione di un'aliquota di accisa ridotta da parte della Regione Friuli Venezia Giulia) ritenendo che essa, applicando un'aliquota d'accisa ridotta alle benzine e al gasolio utilizzato come carburante per autotrazione nella Regione Friuli Venezia Giulia, in applicazione della legge regionale 47/1996, sia venuta meno agli obblighi stabiliti dalla direttiva 2003/96/CE.

La legge regionale 12 novembre 1996, n. 47 (Disposizioni attuative dell'articolo 3, commi 16 e 17, della legge 28 dicembre 1995, n. 549, in materia di riduzione del prezzo alla pompa delle benzine nel territorio regionale), come è noto, introduceva, in applicazione della normativa statale, un meccanismo di riduzione dei prezzi alla pompa a favore dei cittadini residenti in FVG in possesso di apposita autorizzazione rilasciata dalle Camere di Commercio.

Più in particolare, la Regione FVG rimborsava alle Compagnie petrolifere le somme da queste anticipate ai gestori dei punti vendita di benzine e relative alle riduzioni di prezzo alla pompa praticate ai sensi della LR 47/1996. Da evidenziare, peraltro, come il comma 2 dell'articolo 1 della LR 47/1996 autorizzasse la Regione "a destinare la quota di accisa assegnata ai sensi del comma 16 (abrogato nel 2007) dell'articolo 3 della legge 549/1995 per la riduzione del prezzo alla pompa delle benzine a favore dei cittadini residenti nel territorio regionale".

Nella lettera di messa in mora la Commissione sosteneva che tale sistema costituisse una riduzione, tramite rimborso, dell'accisa che rientra nel campo di applicazione della direttiva sulla tassazione dell'energia. Questo perché il beneficiario del rimborso (la compagnia petrolifera) era sostanzialmente colui che doveva versare l'accisa. Inoltre la Commissione sosteneva che "il denaro rimborsato dalla Regione al



debitore corrispondeva, come importo, alle imposte versate dalla persona stessa per il carburante fornito alle stazioni di servizio regionali”

Tale sistema, a detta della Commissione, comportando di fatto una riduzione dell'aliquota di accisa in ambito regionale, era in contrasto con il principio, sotteso alla direttiva 2003/96/CE, dell'applicazione di un'aliquota unica a livello nazionale per prodotto e per uso.

La normativa regionale, in altri termini, a detta della Commissione, avrebbe introdotto una riduzione dell'accisa in favore del soggetto passivo del tributo (le compagnie petrolifere) incompatibile con tale principio. Una riduzione di tal genere, peraltro, sarebbe stata eccezionalmente autorizzata fino al 31 dicembre 2006 ma, dopo la scadenza di tale termine, la deroga in questione non è stata più rinnovata.

Con la lettera di messa in mora la Commissione ha assegnato all'Italia il termine di due mesi a decorrere dal 1° dicembre 2008 per presentare osservazioni, termine poi prorogato al 1° aprile 2009. La Regione ha partecipato a due incontri del tavolo tecnico con i Ministeri competenti costituito per la formulazione di una risposta alla Commissione europea. Un ulteriore incontro si è tenuto il 23 marzo 2009. Il 26 marzo 2009 la Giunta regionale, con propria deliberazione di generalità n. 728, ha approvato una relazione illustrativa dei meccanismi di cui alla legge regionale 47/1996, che rappresenterebbero, in realtà riduzioni di prezzo riconosciute ai privati cittadini. Tale relazione è stata trasmessa il 26 marzo 2009 con nota prot. 1683/UO/DIR ai competenti Uffici statali, che hanno inviato a Italrap la risposta con nota prot. DCPC 2646 del 30 marzo 2009.

Con nota prot. 771 del 3 febbraio 2010 e con nota prot. 3-1245/UCL del 2 febbraio 2010 il Dipartimento politiche comunitarie e il Ministero dell'economia e finanze hanno richiesto alcuni dati aggiuntivi per la Commissione europea, rispettivamente entro il 22 marzo 2010 e il 24 febbraio 2010. Con nota prot. 1331/UO/DIR del 24 febbraio 2010 sono stati forniti gli elementi di riscontro da parte della Regione. Con nota prot. 5779 del 25 maggio 2011, il Segretariato generale ha trasmesso la nota prot. 3-5998/UCL del 24 maggio 2011 del Ministero dell'Economia e delle Finanze, con cui è stata inoltrata la richiesta di informazioni della Commissione europea, DG Fiscalità e Unione Doganale, in merito alla procedura d'infrazione in esame. Con nota prot. 6700 del 16 giugno 2011, il Segretariato generale ha trasmesso al Ministero dell'economia e delle finanze gli elementi di risposta forniti dalla competente Direzione centrale finanze, patrimonio e programmazione afferenti il sistema delle riduzioni del prezzo di cui alla legge regionale 47/1996.

Con nota prot. 1783 del 7 febbraio 2012, il Segretariato generale ha comunicato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le politiche comunitarie che il nuovo sistema di contribuzione sull'acquisto di carburanti per autotrazione previsto dal capo II della L.R. 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 trovato applicazione a decorrere dal 1° novembre 2011.

Con e-mail del 21 giugno 2012, Italrap ha comunicato la probabile adozione, da parte della Commissione europea, di una messa in mora complementare con

conseguente estensione del campo di applicazione della procedura di infrazione alla nuova legge regionale 14/2010 che ha sostituito la legge regionale 47/1996, oggetto della prima messa in mora. Con nota del 16 aprile 2013 ITALRAP ha trasmesso la lettera della Commissione del 12 aprile 2013 con la quale sono state richieste informazioni supplementari in merito al regime istituito con la legge regionale n. 14/2010. Con nota Prot. 11459 dd. 10 maggio 2013 la Direzione centrale cultura, sport, relazioni internazionali e comunitarie ha inviato alla Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche Europee gli elementi di riscontro ricevuti con e-mail del 2 maggio 2013 dall'Ufficio regionale competente.

Con nota prot. DPE 0009304 P-4.22.23 del 06/12/2013 la Presidenza del Consiglio dei Ministri – Dipartimento per le Politiche europee ha comunicato alla Presidenza della RAFVG che la Commissione europea intende estendere, tramite una lettera di messa in mora complementare, la procedura di infrazione relativa alla LR 47/1996 al nuovo regime di riduzione dei prezzi al consumo dei carburanti previsto dalla LR 14/2010, invitando l'Amministrazione regionale a comunicare le proprie determinazioni al fine di evitare l'adozione di tale messa in mora complementare.

Con nota n. C(2014)4826 del 10/07/2014, inviata alla RAFVG tramite la Rappresentanza Permanente d'Italia presso l'Unione Europea, la Commissione europea ha infine deciso di procedere alla messa in mora complementare del nostro Paese, estendendo così la procedura di infrazione relativa alla LR 47/1996 al nuovo regime di riduzione dei prezzi al consumo dei carburanti previsto dalla LR 14/2010.

Per la Commissione, infatti, anche le nuove norme si pongono in contrasto con il divieto generale di deviazioni regionali da un'aliquota uniforme per prodotto e per uso all'interno dello stesso Stato membro previsto dalla direttiva 2003/96/CE sulla tassazione dei prodotti energetici e dell'elettricità (di seguito DTE).

La Commissione, in altri termini, *«ritiene che il meccanismo dei pagamenti diretti ad opera delle Camere di commercio ai gestori delle stazioni di servizio stabilisca una riduzione dell'accisa mediante rimborso non prevista dalla DTE né autorizzata dal Consiglio»*. Per la Commissione, infatti, *«sebbene i pagamenti siano versati dalle Camere di commercio ai gestori delle stazioni di servizio, contrariamente al regime precedente in cui i pagamenti erano versati al debitore dell'imposta, vale a dire le compagnie petrolifere, questa circostanza non impedisce di caratterizzare il contributo come "rimborso" delle accise ai sensi dell'articolo 6, lettera c), della DTE. Un rimborso delle accise può essere caratterizzato come tale anche se non è versato direttamente al debitore dell'accisa ma ad un'altra persona a valle della catena come il consumatore finale. La Corte ha avuto l'opportunità di esaminare questo aspetto nella causa C-55/12, Commissione/Irlanda, relativa al rimborso delle accise sul carburante erogato direttamente alle persone disabili. Al punto 28 della sentenza nella causa la Corte ha stabilito che: (...) contrariamente a quanto sostenuto da detto Stato membro, il pieno rimborso dell'accisa riscossa dall'Irlanda costituisce, ai sensi dell'articolo 6, lettera c), della direttiva 2003/96, una delle forme in cui può essere concessa un'esenzione dal livello di tassazione prescritto dalla direttiva. Un'interpretazione della direttiva secondo la quale deve essere tenuta in considerazione solo l'accisa riscossa al momento dell'immissione in consumo e non i rimborsi applicati all'accisa priverebbe del loro effetto pratico le disposizioni della direttiva che stabiliscono i livelli minimi di tassazione. Un rimborso agli utilizzatori finali, come quello del caso di specie, può quindi rappresentare un rimborso delle accise, anche quando non è effettuato al livello*

*dell'immissione in consumo, ma in una fase successiva, come il livello di distribuzione al dettaglio. Le modalità del rimborso (concesso nella fase della distribuzione al dettaglio) suggeriscono che, al massimo, l'intenzione del legislatore regionale è stata l'introduzione di una riduzione delle accise subordinata alla ripercussione della misura sui beneficiari previsti, dato che i beneficiari finali sono individuati solo a livello della distribuzione al dettaglio».*

*Per la Commissione, inoltre, «è possibile aggiungere una seconda osservazione riguardo alla natura delle somme rimborsate. I contributi sono sostenuti finanziariamente dalla regione Friuli, la quale a sua volta beneficia di una quota delle entrate delle accise sul carburante consumato nella regione e assegnata a quest'ultima dallo Stato. (. . .). Inoltre, la regione non fa parte della transazione che ha per oggetto l'acquisto del carburante poiché non agisce né come fornitore, né come intermediario. Essa non è quindi in grado di concedere una riduzione del prezzo, ma dell'unico elemento del prezzo del carburante che ha la possibilità di influenzare: le imposte. Quest'ultimo aspetto deve essere visto in combinazione col fatto che l'importo della riduzione è fisso. Il fatto che l'importo del contributo abbia carattere fisso (ad esempio 12 o 8 centesimi al litro) riflette il livello relativamente stabile delle accise dello Stato italiano. La stessa stabilità vale per i paesi confinanti, in particolare la Slovenia. Alla luce di tali osservazioni il meccanismo introdotto dalla LR 14/2010 non può che essere considerato come un rimborso dell'accisa e un mezzo per compensare i differenziali di accisa con i paesi confinanti non autorizzato dalla DTE». Per la Commissione, infine, «una terza osservazione può essere fatta riguardo alla logica del sistema e al suo contesto storico. La logica alla base delle misure di cui all'articolo 1 della LR n. 14/2010 consiste nel "fronteggiare la situazione di grave crisi congiunturale" mediante sostegno per l'acquisto di carburanti per autotrazione privata per la mobilità su strada" nonché per "la riduzione dell'inquinamento ambientale". (. . .) tuttavia (. . .) la Commissione rileva che il contributo è concesso indipendentemente dal tipo di combustibile acquistato e senza alcuna distinzione basata sul suo impatto ecologico. A prescindere dal fatto che l'effetto principale di un contributo generalizzato per il carburante potrebbe condurre ad un aumento del consumo piuttosto che ad una sua diminuzione, con un evidente impatto negativo sull'ambiente, la nuova suddivisione in due zone ribadisce la stessa logica del sistema precedente in cui il territorio era suddiviso in 5 zone e in cui il contributo era più elevato nelle zone più vicine al confine. In sintesi, il nuovo regime di cui alla LR 14/2010(. . .) mantiene il contributo per i comuni vicini al confine con la Slovenia che costituiva lo scopo originario della misura».*

*In conclusione, per la Commissione, «anche se il pagamento è etichettato come "contributo" e il meccanismo di rimborso è stato modificato, il nuovo regime mantiene la stessa logica e soprattutto lo stesso risultato del precedente».*

Con nota prot. AMB/SAGA E/56 la Direzione centrale ambiente ed energia ha trasmesso alla Presidenza del Consiglio dei Ministri le proprie osservazioni in merito ai motivi addotti dalla Commissione europea a sostegno della decisione di procedere alla messa in mora complementare del nostro Paese, estendendo così la procedura di infrazione relativa alla LR 47/1996 al nuovo regime di riduzione dei prezzi al consumo dei carburanti previsto dalla LR 14/2010.

Più in particolare, per la Direzione ambiente ed energia «il nuovo sistema di contribuzione per l'acquisto di benzina e gasolio delineato con la L.R. 14/2010, non

configura una riduzione indiretta dell'accisa sui carburanti con conseguente contrasto con la direttiva 2003/96/CE per i seguenti motivi:

1. lo "sconto" previsto si applica sul prezzo finale mentre l'accisa si intende assolta ed è esigibile nella fase di immissione nel mercato da parte delle compagnie petrolifere che coincide con il momento in cui i destinatari registrati producono o ricevono il carburante e non con il momento dell'erogazione nel serbatoio del consumatore.

La Corte costituzionale con sentenza n. 185/2011 si è espressa sul punto chiarendo che la legge regionale 11 agosto 2010, n. 14, dispone il rimborso al consumatore di una quota del "prezzo" del carburante e, quindi, l'erogazione dei contributi sugli acquisti di carburanti direttamente a quest'ultimo, sia pure per il tramite del gestore e della Camera di commercio, «non è in grado di influire sull'ammontare della tassazione assolta dai soggetti passivi dell'accisa, né conseguentemente di ledere le disposizioni comunitarie di armonizzazione dei livelli di tassazione. L'accisa è, infatti, esigibile ed assolta al momento dell'immissione in consumo, che non coincide con il momento dell'erogazione nel serbatoio del consumatore, ma con quello in cui, nelle varie fasi della fabbricazione, commercializzazione o importazione, i produttori o i titolari di deposito fiscale o comunque i destinatari registrati producono o ricevono il carburante. Il contributo regionale viene corrisposto direttamente dalla Camera di commercio al gestore del distributore e non più al fornitore di questi (come nel precedente sistema), pertanto non potrebbe configurarsi alcun rimborso dell'accisa già assolta». Per la Corte, peraltro, il consumatore «sebbene possa subire – per effetto di una traslazione economica – il peso dell'accisa, ove questa sia inglobata nel prezzo del carburante, non può essere ritenuto soggetto passivo dell'imposta e, dunque, non può ritenersi che l'attribuzione in suo favore di un contributo si risolva in una parziale riduzione del tributo»;

2. La Regione Friuli Venezia Giulia non può incidere sull'accisa in quanto è uno strumento fiscale di competenza esclusiva dello Stato.

L'articolo 117, comma 2, lettera e), della Costituzione italiana attribuisce allo Stato competenza esclusiva in materia di "sistema tributario e contabile dello Stato". Ed infatti la disciplina delle accise in Italia è principalmente contenuta nel Testo Unico, di cui al D.Lgs. 26 ottobre 1995, n. 504. La Regione Friuli Venezia Giulia, al pari di tutte le altre Regioni italiane, non ha pertanto potestà legislativa in materia di accisa.

Lo Statuto speciale della Regione autonoma Friuli Venezia Giulia (approvato con Legge costituzionale 31 gennaio 1963, n. 1 e successive modifiche e integrazioni) prevede, all'articolo 5, comma 1, numero 3), che la Regione abbia potestà legislativa in materia di "tributi regionali", vale a dire tributi propri che, ai sensi dell'articolo 51, comma 1, dello Statuto stesso, "essa ha facoltà di istituire con legge regionale, in armonia col sistema tributario dello Stato, delle Province e dei Comuni".

Il comma 4, lettera a), del medesimo articolo 51 prevede, inoltre, con riferimento ai tributi erariali per i quali lo Stato ne prevede la possibilità, che la Regione Friuli Venezia Giulia possa "modificare le aliquote, in riduzione,

oltre i limiti attualmente previsti e, in aumento, entro il livello massimo di imposizione stabilito dalla normativa statale, prevedere esenzioni dal pagamento, introdurre detrazioni di imposta e deduzioni dalla base imponibile". Possibilità che, per quanto sopra, non può essere prevista (e pertanto è escluso che possa essere esercitata) in relazione alle accise;

3. il nuovo sistema di contribuzione previsto dalla L.R. 14/2010 non incide sui produttori di carburante in quanto la norma ha spostato l'erogazione del contributo dal produttore al consumatore. I contributi vengono erogati ai cittadini residenti in possesso dell'autorizzazione rilasciata dalle Camere di Commercio "tramite corrispondente riduzione del prezzo dovuto per il carburante" praticato dal gestore dell'impianto stesso che viene poi rimborsato dalle Camere di commercio che agiscono sulla base di specifica delega di funzioni prevista dalla legge stessa. Non deve confondere la modalità di erogazione del contributo in argomento, realizzata mediante una "corrispondente riduzione del prezzo dovuto per il carburante". Tale modalità, infatti, è stata individuata perché in grado di rispondere ai criteri generali di economicità, rapidità, efficacia ed efficienza contenuti nel principio di buon andamento della Pubblica Amministrazione sancito dall'articolo 97 della Costituzione italiana. La riduzione del prezzo viene pertanto operata al solo fine di erogare il contributo al beneficiario;

4. il prezzo dei carburanti al consumo consiste sostanzialmente nella somma di due componenti, quella FISCALE e quella INDUSTRIALE.

La componente fiscale in Italia è costituita dall'accisa e dall'IVA e vale per oltre metà del prezzo alla pompa dei due carburanti principali (57% per la benzina e 53% per il gasolio).

Il costo industriale è la parte del prezzo pieno, non riconducibile alla componente fiscale, bensì attribuibile ai costi che il venditore si propone di coprire e al margine di guadagno che si propone di conseguire con il ricavo del prezzo stesso conseguente alla cessione del prodotto al compratore.

Il prezzo oggetto di riduzione si compone quindi di più elementi (quali il costo di produzione, il guadagno del venditore, le accise e l'IVA) che però diventano in esso un "unicum" indistinto. Non è, pertanto, possibile collegare interventi sul prezzo a una sola delle sue componenti;

5. La Regione Friuli Venezia Giulia confina con la Slovenia, l'Austria e il Veneto. Si evidenziano in proposito le seguenti considerazioni.

Nella nostra regione il prezzo della benzina è superiore:

- a. rispetto a quello praticato nella regione Veneto, a causa di una inadeguata catena di distribuzione e di un numero limitato di prodotto venduto.
- b. rispetto a quello praticato dalla Slovenia e dall'Austria a causa della diversa composizione del prezzo finale in funzione del costo industriale e della diversa tassazione applicata;

6. il contributo concesso per l'acquisto di benzina e gasolio viene differenziato sulla base di una suddivisione tra due aree. Tale suddivisione è derivata da

*parametri socio economici oggettivi di carattere endogeno, e da norme di origine comunitaria. (. . .)»*

*Per la Direzione ambiente ed energia, pertanto, « per i motivi sopra evidenziati si ribadisce che il nuovo sistema di contribuzione per l'acquisto di benzina e gasolio, delineato con la L.R. 14/2010, non configura una riduzione indiretta dell'accisa sui carburanti contrastante con la direttiva 2003/96/CE.*

*Si rappresenta inoltre che l'esigenza della previsione di incentivi sugli acquisti di carburante per autotrazione non è una necessità limitata alla sola regione Friuli Venezia Giulia, ma è un'esigenza sentita da tutte le aree confinanti con Stati che applicano prezzi diversi alla pompa di carburanti, creando quindi evidenti distorsioni del mercato; da un lato infatti il servizio in loco viene utilizzato in misura minore, dall'altro si generano flussi veicolari verso le aree che praticano prezzi inferiori con maggiori percorsi chilometrici, e conseguentemente un maggiore inquinamento atmosferico ed acustico e una maggiore incidenza di sinistri stradali.*

*Anche alla luce di tali considerazioni, d'altronde, il comma 7 dell'articolo 3 della legge regionale prevede che i contributi in argomento siano "aumentati di un incentivo di 5 centesimi al litro qualora l'autoveicolo interessato dal rifornimento sia dotato di almeno un motore a emissioni zero in abbinamento o coordinamento a quello a propulsione a benzina o gasolio", mentre il comma 8 prevede che "a decorrere dall'1 gennaio 2018" i contributi in argomento siano "ridotti del 50 per cento per gli autoveicoli diversi da quelli di cui al comma 7 e con omologazione con codifica ecologica Euro 4 o inferiore"; il comma 9, infine, prevede che i citati contributi non siano "concessi agli autoveicoli acquistati nuovi o usati successivamente all'1 gennaio 2018 qualora questi siano diversi da quelli di cui al comma 7 e con omologazione con codifica ecologica Euro 4 o inferiore". Tali previsioni testimoniano le finalità ecologiche perseguite dalla norma regionale, in linea con la strategia ambientale europea, comportando un progressivo esaurimento di tali contributi per i veicoli "diversi da quelli di cui al comma 7 e con omologazione con codifica ecologica Euro 4 o inferiore".*

*Si ricorda inoltre che le differenze tra i prezzi confinari, cui si è accennato sopra come concausa dei problemi esplicitati, dipendono anche da una non compiuta armonizzazione, a livello comunitario, delle accise sui carburanti il cui valore è vincolato esclusivamente al rispetto di un minimo comune.*

*Infine, con riguardo alla sentenza nella causa C-55/12 (Irlanda) relativa all'esenzione dall'accisa per il carburante destinato a veicoli a motore utilizzati da persone disabili, ci si permette di osservare che il caso irlandese differisce da quello della scrivente Regione sotto i seguenti profili:*

- le leggi e i regolamenti irlandesi interessati dalla sentenza in questione prevedevano in modo specifico un rimborso dell'accisa a favore delle persone disabili, mentre la L.R. 14/2010 prevede un "contributo per l'acquisto di carburanti";*
- la Corte di giustizia ha affermato che lo scopo della direttiva sarebbe aggirato nel caso in cui si accettasse la distinzione proposta dall'Irlanda tra il concetto di "rimborso" (che implica comunque il pagamento dell'accisa) e quello di "esenzione" (che, al contrario, non comporta esborso di denaro da parte del*

*beneficiario che viene "esentato" a monte dal pagamento dell'accisa stessa), peraltro entrambi previsti dall'articolo 6 della Direttiva 2003/96;*

- *la L.R. 14/2010 non opera nel solco della deroga prevista dall'articolo 18, paragrafo 1, della Direttiva 2003/96 e del relativo allegato II, in quanto tale deroga, comunque scaduta il 31 dicembre 2006, riguardava eventuali riduzioni nei livelli di tassazione o esenzioni, fattispecie diverse da quella disciplinata dalla norma regionale, vale a dire "contributi per l'acquisto di carburanti"».*

#### **2.4. LE MODALITÀ PER L'OTTENIMENTO DELL'AUTORIZZAZIONE AD USUFRUIRE DEL CONTRIBUTO E QUELLE DI EROGAZIONE DELLO STESSO.**

Per quanto riguarda le prime, esse sono disciplinate dall'art. 4, il quale prevede che per poter accedere ai contributi il soggetto beneficiario debba previamente ottenere dalla Camera di Commercio della Provincia di residenza l'autorizzazione a usufruire della riduzione del prezzo. Più in particolare, il soggetto autorizzato riceve dalla Camera di Commercio un identificativo recante la targa di un mezzo, il quale potrà essere utilizzato esclusivamente per il rifornimento di tale mezzo e solo dal beneficiario o da altro soggetto dallo stesso formalmente autorizzato. Come si avrà modo di vedere nel prosieguo, la LR prevede apposite sanzioni per l'uso improprio dell'identificativo.

Ovviamente potrebbe accadere che il beneficiario decida di trasferire la propria residenza in un'altra Regione o anche che lo stesso si trasferisca da un comune di Area 1 ad un comune di Area 2 o viceversa. Nel primo caso egli perderà il diritto all'ottenimento del contributo. Nel secondo l'entità del contributo subirà una variazione, in aumento o in diminuzione. Tali casi, ovviamente, erano ben presenti al legislatore regionale il quale, infatti, ha imposto al beneficiario di comunicare alla Camera di Commercio che gli ha rilasciato l'identificativo sia la variazione di residenza da un comune della regione a un altro sia il venir meno della residenza in regione.

Per quanto riguarda, poi, le modalità di erogazione del contributo, la LR 14/2010 ne prevede due:

1. elettronica (art. 5), a fronte di acquisti di carburante effettuati nel territorio della regione Friuli Venezia Giulia: in questo caso il contributo viene erogato al soggetto beneficiario al momento dell'acquisto del carburante direttamente dal gestore dell'impianto tramite corrispondente riduzione del prezzo dovuto per il carburante. L'ammontare del contributo viene calcolato in base al quantitativo di litri erogati, che viene rilevato dal gestore tramite POS (apparecchio informatico uniformato alle caratteristiche tecniche previste al punto 2 dell'allegato A alla LR 14/2010) . Più in particolare, per ottenere il contributo con modalità elettronica sull'acquisto dei carburanti per autotrazione, il beneficiario deve esibire al gestore l'identificativo relativo al mezzo che intende rifornire. Il gestore è tenuto a verificare che il mezzo sul quale viene effettuato il rifornimento sia quello risultante dall'identificativo, non potendo erogare il contributo sull'acquisto di carburante qualora l'identificativo a tal fine esibito risulti rilasciato per un mezzo diverso da quello per il quale è richiesto il rifornimento o risulti

disabilitato. La verifica può essere effettuata anche mediante l'ausilio di apparati visivi ed elettronici, nonché di dispositivi atti a controllare informaticamente la corrispondenza fra il veicolo rifornito e i dati della tessera utilizzata. Effettuato il rifornimento, il gestore è tenuto immediatamente a rilevare, tramite il POS, il quantitativo di litri erogati e contestualmente memorizzarlo elettronicamente, nonché a rilasciare al beneficiario la documentazione relativa al rifornimento effettuato. Il beneficiario è tenuto a verificare la corrispondenza del quantitativo di litri erogati con quanto riportato nella documentazione ricevuta. Il contributo, come si è detto, è erogato direttamente dal gestore tramite corrispondente riduzione del prezzo dovuto per il carburante. A fine giornata i gestori sono tenuti a comunicare in via informatica, tramite Insiel, alla Camera di commercio competente per territorio i dati relativi alla quantità dei carburanti per autotrazione venduti come risultanti dalla lettura delle colonnine e riportati nel registro dell'Ufficio tecnico di finanza (UTF), registrando tali dati tramite il POS;

2. non elettronica (art. 6), a fronte di acquisti di carburante effettuati esternamente al territorio della regione Friuli Venezia Giulia: in questo caso il beneficiario trasmette l'istanza alla Camera di Commercio competente per territorio rispetto al comune di residenza.

## **2.5. I RIMBORSI DEI CONTRIBUTI EROGATI.**

L'art. 10 prevede che siano le Camere di commercio a rimborsare ai gestori i contributi sull'acquisto di carburante erogati ai beneficiari, di norma con cadenza settimanale. A tal fine la norma autorizza aperture di credito a favore del Segretario generale di ciascuna Camera di commercio, in qualità di funzionario delegato, prevedendo che gli importi di tali aperture di credito siano erogati con le seguenti modalità: il 70 per cento all'inizio dell'anno, in proporzione all'importo totale dei mandati di pagamento, emessi da ciascun Segretario generale a favore dei gestori, a titolo di rimborso dei contributi concessi nel corso dell'anno precedente; il 30 per cento entro il 30 giugno, in proporzione all'importo totale dei mandati di pagamento emessi da ciascun Segretario generale a favore dei gestori, a titolo di rimborso dei contributi concessi nel corso del semestre precedente, tenendo conto degli importi ancora a disposizione dei Segretari generali. Le eventuali risorse stanziare sul pertinente capitolo di spesa, ulteriori rispetto a quelle di cui si è appena fatta menzione, sono erogate in proporzione all'importo totale dei mandati di pagamento emessi da ciascun Segretario generale a favore dei gestori, a titolo di rimborso dei contributi concessi nel corso del primo semestre dell'anno in corso, tenendo conto degli importi ancora a disposizione dei Segretari generali. Per i casi in cui si verificano carenze di risorse in capo a una o più delle Camere di commercio, la LR 14/2010, al fine di garantire la continuità dei rimborsi dei contributi sull'acquisto di carburante applicati dai gestori, consente, in ogni momento dell'esercizio finanziario, il riequilibrio compensativo delle risorse fra le medesime Camere di commercio.

## **2.6. LE FUNZIONI DELEGATE ALLE CAMERE DI COMMERCIO.**

Come si è visto, le Camere di Commercio provvedono al rilascio degli identificativi, delle autorizzazioni e alle loro variazioni sospensioni o revoche, oltre a gestire le procedure di rimborso dei contributi erogati ai beneficiari. Le funzioni



delegate alle Camere, tuttavia, non si esauriscono in quelle di cui si è appena fatta menzione. Ai sensi dell'art. 8, infatti, oltre a tali funzioni, sono delegate alle Camere di Commercio anche altre, le più importanti delle quali sono, senz'altro, quelle relative all'applicazione delle sanzioni amministrative previste dalla LR 14/2010 e al recupero, nei confronti dei beneficiari, delle somme relative ai contributi all'acquisto indebitamente usufruiti. Su tali aspetti si ritornerà nel prosieguo della trattazione. Qui giova dare conto, seppur brevemente, delle modalità attraverso le quali le Camere di Commercio esercitano le funzioni ad esse delegate. Ai sensi dell'art. 8, comma 5, LR 14/2010, le modalità operative per lo svolgimento dell'attività delegata sono definite in delle convenzioni stipulate tra l'Amministrazione regionale e le stesse Camere di commercio. In tali convenzioni, inoltre, ai sensi del comma 5-bis del medesimo articolo, è definita anche l'entità delle somme dovute dai richiedenti per ottenere l'autorizzazione o la variazione dell'autorizzazione. Per dare attuazione a quanto previsto nelle disposizioni di cui si è appena fatta menzione l'Amministrazione regionale e le Camere di commercio di Trieste, Gorizia, Udine e Pordenone, in data 26 ottobre 2011, hanno stipulato una convenzione per regolare le modalità per l'esercizio delle funzioni a queste ultime delegate dall'art. 8, comma 1 della legge regionale 11 agosto 2010, n. 14 (cfr. art. 1).

Più in particolare la convenzione disciplina, innanzitutto, le modalità per il rilascio degli identificativi e delle autorizzazioni, determinando, altresì, le somme dovute dai beneficiari per l'espletamento delle attività a tal fine necessarie. Così, ai sensi dell'art. 3 della convenzione, le CCIAA devono attivare appositi sportelli per la ricezione delle domande per l'ottenimento dell'identificativo o dell'autorizzazione per usufruire dei contributi in modo da facilitare il più possibile gli adempimenti da parte dei cittadini. Sempre per la medesima finalità è previsto, altresì, che le CCIAA mettano a disposizione dei potenziali beneficiari appositi moduli per la richiesta dell'identificativo, redatti in conformità a quanto previsto dall'allegato B alla LR 14/2010 (art. 5, comma 2) e che le stesse, ove possibile, adottino procedure che consentano la consegna dell'identificativo e dell'autorizzazione contestualmente alla presentazione della richiesta (cfr. art. 5, comma 5). Per la richiesta ed il rilascio dell'uno e dell'altra, peraltro, devono essere seguite modalità conformi alle disposizioni del Decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 2000, n. 445 (cfr. art. 5, comma 1).

Qualora non sia possibile procedere al rilascio dell'identificativo e dell'autorizzazione, in quanto la relativa richiesta presenta incongruenze, errori od omissioni non immediatamente regolarizzabili all'atto presentazione, la CCIAA ne dà comunicazione scritta al richiedente (cfr. art. 5, comma 6). Se, invece, la richiesta non presenta irregolarità e, pertanto, può essere accolta, la CCIAA rilascia al soggetto che l'ha presentata l'identificativo richiesto, previo pagamento di una somma di denaro a titolo di corrispettivo per il servizio ricevuto.

Tale somma, come si è detto, è determinata nella convenzione del 26 ottobre 2011 ed ammonta ad € 15,00 (cfr. art. 4, comma 1). In attuazione del succitato comma 5 bis dell'articolo 8 della legge regionale, nella convenzione è determinata anche l'entità delle somme dovute dai richiedenti per ottenere la variazione dell'autorizzazione derivante dalla sostituzione del mezzo, dalla sostituzione dell'identificativo o dalla variazione del Comune di residenza del beneficiario. Per

quanto riguarda le prime due ipotesi di variazione dell'autorizzazione, per esse è previsto un corrispettivo pari ad € 10,00; per quanto riguarda, invece, l'ultima ipotesi, per essa è stato determinato un corrispettivo pari ad € 5,00 (cfr. art. 4, comma 1). Le variazioni dell'autorizzazione aventi ad oggetto la comunicazione del cambio di residenza o di sede da un comune della stessa provincia ad un altro e che non incidano sull'entità del contributo, peraltro, avvengono a titolo gratuito, come pure quelle che si rendono necessarie per sanare errori delle CCIAA (cfr. art. 4, comma 2). Le somme versate da richiedenti che non possono ottenere il rilascio dell'identificativo o dell'autorizzazione o delle variazioni dell'autorizzazione, vengono, ovviamente, restituite agli stessi, su richiesta presentata alla CCIAA in carta semplice (cfr. art. 5, comma 7). I corrispettivi di cui si è appena fatta menzione, ovviamente, potrebbero in futuro non essere sufficienti a coprire le spese sostenute dalle CCIAA per l'erogazione del servizio. Nella convenzione, pertanto, è previsto che la Direzione centrale della Regione competente in materia e le CCIAA verifichino periodicamente la congruenza delle entrate generate con le spese sostenute per lo svolgimento del servizio, provvedendo eventualmente, di comune accordo, ad una modifica degli importi sopra indicati (cfr. art. 4, comma 3).

I dati relativi alle richieste accolte vengono inserite dalle CCIAA nel Sistema informatico regionale. La Regione, infatti, si serve di un Sistema informatico per la tenuta dell'anagrafe dei beneficiari, degli impianti di distribuzione e dei gestori degli impianti, la rilevazione dei consumi dei carburanti per autotrazione, la rilevazione dei contributi erogati, la rilevazione dei prezzi praticati, la rilevazione delle sanzioni amministrative e lo svolgimento delle attività necessarie per i rimborsi ai gestori (cfr. art. 6, comma 1).

Più in particolare, le CCIAA provvedono all'inserimento ed all'aggiornamento in tale Sistema dei dati relativi a:

- a) beneficiari e relativi identificativi;
- b) consumi dei carburanti per autotrazione sui quali sono stati applicati i contributi;
- c) consumi dei carburanti per autotrazione effettuati a prezzo pieno;
- d) impianti di distribuzione di carburanti per autotrazione e generalità dei relativi gestori, anche ai fini della pubblicazione su internet;
- e) anomalie riscontrate nei consumi per l'eventuale applicazione di sanzioni amministrative;
- f) lista delle disabilitazioni degli identificativi e dei POS (cosiddetta black-list);
- g) sanzioni applicate e provvedimenti di recupero delle somme corrispondenti a riduzioni di prezzo indebitamente rimborsate o usufruite.

In realtà, l'inserimento nel sistema informatico dei dati di cui alle lettere b), c), ed f) del comma 4 avviene mediante collegamento con i POS (cfr. art. 6, comma 7). A fine giornata, infatti, come si è visto, i gestori sono tenuti a comunicare in via informatica, tramite Insiel, alla Camera di commercio competente per territorio i dati relativi alla quantità dei carburanti per autotrazione venduti come risultanti dalla lettura delle colonnine e riportati nel registro dell'Ufficio tecnico di finanza (UTF), registrando tali dati tramite il POS.

Le CCIAA effettuano, con l'ausilio delle applicazioni informatiche, le verifiche sulla regolarità dei dati trasmessi dai POS relativi ai consumi con l'applicazione dei contributi e a prezzo pieno; segnalano le eventuali irregolarità ed anomalie ai gestori degli impianti o ai beneficiari, fissando ai gestori un termine di dieci giorni per fornire le notizie necessarie alla correzione dei dati trasmessi dai POS e memorizzati nel Sistema informatico (cfr. art. 12, comma 1). Se, prima del rimborso dei contributi, a seguito del controllo di cui si è appena fatta menzione è constatata l'irregolarità dei consumi registrati dai POS, e tale irregolarità dipende da una causa imputabile al gestore, le CCIAA possono sospendere il rimborso. Nello stesso modo procedono se, prima del rimborso, risulti che la legittimità del rapporto contributivo è condizionata dall'accertamento giudiziario di fatti o diritti (cfr. art. 12, comma 2). I consumi sui quali sono applicati i contributi che, pur essendo rilevati sui POS, non risultano, per varie cause, trasferiti all'elaboratore centrale, sono inseriti nella base informatica dalle CCIAA previo invio da parte dei gestori degli impianti, entro il periodo massimo di tre giorni dal tentativo di trasmissione fallito, della documentazione rilevata dal POS, unitamente alle evidenze dei registri UTF. Le CCIAA danno notizia ai gestori dell'esito dell'inserimento (cfr. art. 12, comma 3).

Le CCIAA segnalano tempestivamente al gestore del Sistema informatico eventuali guasti o disfunzioni occorsi ad apparecchiature o ad applicazioni informatiche, anche relative ai POS, dandone contestuale notizia alla Direzione centrale (cfr. art. 9).

Attraverso le elaborazioni informatiche fornite dal gestore del Sistema informatico, le CCIAA svolgono le verifiche di loro competenza, ivi comprese quelle che si rendono necessarie a seguito di notizie comunque acquisite, relative a irregolarità o a fatti illeciti inerenti a consumi di carburante a prezzo ridotto e alle relative richieste di rimborso (cfr. art. 10).

Nella sua versione originaria, l'art. 11 della convenzione prevedeva che le CCIAA attivassero le procedure di spesa finalizzate al rimborso dei contributi erogati dai gestori una volta alla settimana e, più precisamente, il lunedì (o, se il lunedì era festivo, il primo giorno feriale successivo). Dati i tempi "tecnici" di tale procedura, i gestori ricevevano il bonifico delle somme pari ai contributi "anticipati" ai cittadini appena il giovedì. L'attuale periodo di difficile congiuntura economica ha reso il sistema del rimborso con cadenza settimanale appena descritto insostenibile per i gestori.

Per dare un sollievo economico alle casse dei gestori, sia in termini di maggiore liquidità corrente dell'azienda che in termini di minori interessi passivi bancari, l'amministrazione regionale e le CCIAA, di comune accordo, in data 4 febbraio 2014, con convenzione integrativa hanno provveduto a modificare il succitato articolo, il quale ora prevede che i gestori vengano rimborsati con cadenza bisettimanale.

La succitata convenzione integrativa, peraltro, ha anche abrogato il comma 3 dell'art. 6 della convenzione, il quale prevedeva che, al fine di ottimizzare il servizio offerto al pubblico con il sito internet regionale "La benzina in prezzi" la Regione provvedesse a pubblicare anche su tale sito il calendario dei turni festivi e prefestivi degli impianti di distribuzione dei carburanti, approvato annualmente con Decreto del

Presidente della Regione ai sensi dell'articolo 12 della LR 17/1990 e s.m.i.. Una tale abrogazione si è resa necessaria a seguito della completa liberalizzazione degli orari per lo svolgimento dell'attività di distribuzione dei carburanti e della conseguente abrogazione della disciplina regionale in materia di orari e turni di apertura dei relativi impianti di cui alla succitata LR 17/1990, operata dalla LR 19/2012.

Per quanto riguarda, infine, gli oneri per lo svolgimento dell'attività delegata, ai sensi dell'art. 8-bis, LR 14/2010, a fronte di tali oneri, l'Amministrazione regionale è autorizzata a concedere alle Camere di commercio un apposito finanziamento annuo. L'importo del finanziamento è ripartito per ciascuna Camera di commercio con i seguenti criteri:

a) il 50 per cento in quote uguali per ciascuna Camera di commercio;

b) il 50 per cento in misura proporzionale al numero di identificativi attivi relativi a ciascuna Camera di commercio.

Le Camere di commercio fanno fronte agli oneri per lo svolgimento dell'attività delegata, altresì, con gli introiti conseguiti a seguito del rilascio degli identificativi, delle autorizzazioni e delle loro variazioni e con le entrate derivanti dall'applicazione delle sanzioni amministrative pecuniarie di loro competenza.

Le Camere di commercio presentano la domanda di finanziamento, entro il 31 gennaio di ciascun anno, al Servizio energia della Direzione centrale ambiente ed energia.

## **2.7. IL SISTEMA SANZIONATORIO.**

A tale sistema è dedicato il Capo III della LR 14/2010 il quale si apre con una norma dedicata all'attività prodromica a quella sanzionatoria, e cioè all'attività di vigilanza. L'art. 11 LR 14/2010, infatti, prevede che tale attività sia esercitata dalle Camere di commercio e dall'Amministrazione regionale, ma che in essa vengano coinvolte anche l'Amministrazione finanziaria e le Amministrazioni comunali, le quali, infatti, sono tenute a segnalare all'Amministrazione regionale le violazioni alle norme in materia di incentivi sugli acquisti di carburanti per autotrazione di cui vengano a conoscenza nello svolgimento della loro attività istituzionale di controllo. L'Amministrazione regionale, a sua volta, inoltrerà la segnalazione alla Camera di commercio territorialmente competente, ai fini dell'applicazione delle eventuali sanzioni.

A tali sanzioni sono dedicati gli artt. 12 e 13 della LR 14/2010, relativi, rispettivamente, agli illeciti commessi dai beneficiari e a quelli commessi dai gestori.

Per quanto riguarda i primi, essi si sostanziano, innanzitutto:

- nell'effettuazione di un rifornimento beneficiando di un contributo superiore a quello spettante;
- nell'utilizzo di un identificativo non avendo più alcun diritto sul mezzo al quale lo stesso si riferisce;
- nell'utilizzo di un identificativo per rifornire un mezzo diverso rispetto a quello per il quale è stato rilasciato;
- nell'utilizzo, senza titolo, di un identificativo altrui.

Per tali illeciti è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 30 euro a 100 euro, forfettariamente comprensiva della restituzione dei contributi percepiti indebitamente o in eccedenza rispetto a quanto spettante. La norma, tuttavia, prevede che non si irroghino sanzioni e non si dia luogo a recuperi nei casi determinati da variazioni di residenza o di sede e sostituzioni del mezzo avvenute nei tre giorni antecedenti il rifornimento, qualora i soggetti interessati abbiano provveduto agli obblighi di comunicazione di cui si è detto.

Ulteriore fattispecie di illecito prevista dall'art. 12, LR 14/2010, è quella che si sostanzia nella cessione ad altri del proprio identificativo, anche a seguito del venir meno della titolarità del diritto di proprietà, comproprietà, usufrutto o del contratto di locazione finanziaria o leasing del mezzo per il quale lo stesso è stato rilasciato. La commissione di un simile illecito comporta l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 50 euro a 200 euro.

Per quanto riguarda, invece, gli illeciti commessi dai gestori, essi si sostanziano:

- nell'effettuazione del rifornimento su mezzo diverso da quello risultante dall'identificativo, per il quale è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria da 75 euro a 150 euro per ogni rifornimento irregolarmente effettuato. Tale sanzione, tuttavia, è ridotta alla metà qualora al gestore non sia stato notificato identico provvedimento sanzionatorio per la medesima violazione nei centottanta giorni antecedenti l'ultima notifica. Nel caso in cui, invece, il gestore abbia commesso l'illecito di cui si discute per cinque o più volte durante il medesimo anno, ad esso viene comminata l'ulteriore sanzione amministrativa consistente nella sospensione dell'autorizzazione all'erogazione di contributi correlati alla vendita di carburanti per autotrazione fino a tre mesi, mediante disabilitazione dei POS. In coerenza con quanto previsto dall'art. 11, l'art. 12 prevede che il gestore non sia sanzionato per l'effettuazione del rifornimento su mezzo diverso da quello risultante dall'identificativo nei casi determinati da variazioni di residenza o di sede in altra regione e sostituzioni del mezzo avvenute nei tre giorni antecedenti il rifornimento, qualora i beneficiari abbiano adempiuto agli obblighi di comunicazione di cui si è detto;
- nell'omessa comunicazione dell'inizio dell'attività di vendita, la quale comporta l'applicazione della sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma da 100 euro a 200 euro;
- l'omessa rilevazione, tramite il POS, del quantitativo di carburanti per autotrazione erogato e il mancato rilascio della documentazione prevista, i quali comportano l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 40 euro a 100 euro per ogni rilevazione omessa o documentazione non rilasciata. In caso di recidiva, la sanzione amministrativa pecuniaria viene raddoppiata nei suoi limiti minimi e massimi;
- l'omessa memorizzazione sul POS, a fine giornata, dei dati relativi ai quantitativi dei carburanti per autotrazione complessivamente venduti ed il mancato invio di tali dati all'elaboratore centrale del sistema informatico nei termini previsti, i quali comportano l'irrogazione di una sanzione amministrativa pecuniaria da 40 euro a 100 euro. In caso di recidiva, la

sanzione amministrativa pecuniaria viene raddoppiata nei suoi limiti minimi e massimi. La sanzione non viene applicata qualora la mancata memorizzazione o il mancato invio dei dati all'elaboratore derivino da guasti o malfunzionamenti delle apparecchiature informatiche;

- la richiesta di rimborsi relativi a contributi non praticati, per la quale è prevista la sanzione amministrativa pecuniaria del pagamento di una somma di denaro da dieci a venti volte il rimborso indebitamente richiesto. Le somme relative all'erogazione dei contributi non praticati effettivamente e per le quali è stato disposto il rimborso da parte dell'Amministrazione regionale, vengono recuperate, maggiorate degli interessi, mediante compensazione sui successivi rimborsi qualora tecnicamente possibile.

Dopo tre anni di applicazione del sistema sanzionatorio che si è appena descritto le Camere di commercio si sono avvalse della facoltà di richiedere incontri con l'Amministrazione regionale per trattare congiuntamente le problematiche applicative della LR 14/2010 prevista dall'art. 15 della convenzione. È attualmente in corso la predisposizione di proposte di modifica della normativa al fine di superare le problematiche applicative del sistema sanzionatorio.

### **3. La clausola valutativa.**

Tale clausola è contenuta nell'articolo 18 della LR 14/2010 ai sensi del quale *«entro il mese di giugno di ciascun anno, la Giunta regionale presenta al Consiglio regionale una relazione che documenta lo stato di attuazione della presente legge e ne illustra gli effetti prodotti nell'anno precedente, con particolare riguardo ai seguenti quesiti: 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; b) quale 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; c) in che misura le risorse allocate hanno consentito di soddisfare le domande di contributo presentate per l'acquisto di autoveicoli per la mobilità ecologica individuale e quali sono stati i criteri adottati per la concessione dei contributi; d) quali criticità sono emerse in sede di attuazione della presente legge»*

Il legislatore regionale, quindi, alla luce del fatto che il provvedimento prevede un sostegno all'acquisto di carburanti a favore dei cittadini della Regione per abbatte i relativi oneri, oltre ad incentivi per l'acquisto di autoveicoli per la mobilità ecologica individuale, finalizzati alla tutela dell'ambiente, ha ritenuto opportuno prevedere che l'organo chiamato all'attuazione del medesimo fornisca le informazioni di interesse per poter comprendere come abbiano funzionato gli interventi previsti e quali cambiamenti abbiano prodotto, rispetto agli obiettivi perseguiti.

Come si è detto, tuttavia, il sistema degli incentivi per l'acquisto di veicoli per la mobilità individuale a emissioni zero o ibrida e ad emissioni ridotte è cessato al 31 dicembre 2012. La presente relazione, pertanto, non contiene le informazioni di cui alla lett. c).

Per quanto riguarda, invece, quelle di cui alla lett. d), le principali criticità emerse in sede di attuazione della legge sono già state esaminate nelle pagine precedenti (necessità di revisione del sistema sanzionatorio per renderlo più rispondente alla reale gravità dei vari tipi di illecito, oltre che di più facile applicazione per le Camere di commercio). Su tali criticità, pertanto, non si tornerà nel prosieguo della trattazione.

#### 4. L'andamento dei consumi di carburante per autotrazione in regione.

Come si è visto, la relazione annuale di cui all'art. 18 LR 14/2010 deve illustrare, innanzitutto, «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 (...), nonché per classe ambientale di appartenenza dei veicoli riforniti, limitatamente ai consumi assistiti da contribuzione».

Per quanto riguarda tale ultima previsione, si segnala come la maggior parte degli identificativi (circa il 75%), non contenga l'indicazione della classe ecologica del veicolo, non essendo stati "aggiornati", a seguito dell'entrata in vigore della LR 14/2010, con l'inserimento di tale dato. Le tabelle riportate qui di seguito, pertanto, illustrano solamente qual 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.

 <b>REGIONE AUTONOMA FRIULI VENEZIA GIULIA</b>		Direzione centrale ambiente, energia e politiche per la montagna Via Giulia, 75/1 - 34100 Trieste		
<b>VENDUTO PER L'ANNO 2013</b>				
<b>S.S.P.</b>				
	AREA 1	AREA 2	COMPLESSIVO	PREZZO PIENO
GENNAIO	8.402.947,44	7.226.496,66	20.861.741,00	5.232.296,90
FEBBRAIO	7.866.699,85	6.733.971,09	19.402.047,00	4.801.376,06
MARZO	9.122.015,29	7.675.403,00	22.113.744,00	5.316.325,71
APRILE	9.008.991,04	7.473.390,84	22.811.781,00	6.329.399,12
MAGGIO	9.231.771,56	7.634.871,82	23.317.829,00	6.451.185,62
GIUGNO	8.921.605,25	7.264.689,07	22.892.800,00	6.706.505,68
LUGLIO	9.295.551,79	7.544.172,02	24.794.493,00	7.954.769,19
AGOSTO	8.670.557,97	6.853.331,59	23.229.020,00	7.705.130,44
SETTEMBRE	8.570.856,95	7.067.463,42	22.168.253,00	6.529.932,63
OTTOBRE	8.980.781,59	7.585.797,08	22.300.642,00	5.734.063,33
NOVEMBRE	8.424.458,81	7.117.457,28	20.836.056,00	5.294.139,91
DICEMBRE	8.852.013,45	7.431.725,36	21.875.339,00	5.591.600,19
Somma:	105.348.250,99	87.608.769,23	266.603.745,00	73.646.724,78

Figura 2: Consumi per area



VENDUTO PER L'ANNO 2013

GASOLIO

	AREA 1	AREA 2	COMPLESSIVO	PREZZO PIENO
GENNAIO	3.297.719,11	3.791.321,61	23.455.130,00	16.366.089,28
FEBBRAIO	3.126.522,90	3.624.411,90	22.396.892,00	15.645.957,20
MARZO	3.603.036,26	4.171.955,65	24.794.362,00	17.019.370,09
APRILE	3.459.535,74	4.018.268,91	24.871.812,00	17.394.007,35
MAGGIO	3.630.000,07	4.188.129,45	26.243.878,00	18.425.748,48
GIUGNO	3.502.687,82	4.070.151,38	25.227.026,00	17.654.206,80
LUGLIO	3.636.096,89	4.278.910,52	28.114.829,00	20.199.821,59
AGOSTO	3.396.473,28	3.859.757,34	24.230.983,00	16.974.752,38
SETTEMBRE	3.425.622,20	3.973.874,10	25.029.354,00	17.629.857,70
OTTOBRE	3.742.267,66	4.361.372,94	26.251.049,00	18.147.408,40
NOVEMBRE	3.562.220,07	4.141.737,66	24.242.868,00	16.538.910,27
DICEMBRE	3.783.857,68	4.411.862,69	24.690.518,00	16.494.797,63
Somma:	42.166.019,68	48.891.754,15	299.548.701,00	208.490.927,17

Figura 3: consumi di gasolio



## 5. L'ammontare dei contributi erogati per l'acquisto di carburanti e la distribuzione dei beneficiari per classi di contribuzione.

La relazione annuale di cui all'art. 18 LR 14/2010 deve illustrare, anche «*quale 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*». Nel rimandare a quanto si è detto sopra circa l'impossibilità di una completa suddivisione dei veicoli che beneficiano dello sconto in classi ecologiche, qui di seguito si riportano i dati relativi alla distribuzione dei beneficiari per classi (aree) di contribuzione e quelli relativi al venduto con contributo e all'ammontare dei contributi erogati.

S.I.E.R. MOD. SAR-FZXX615R/1-G3  
TCE CON DOMANDE VALIDE  
(AL 31.12.2013)

		FASCIA CONTRIBU- TO 1	FASCIA CONTRIBU- TO 2	TOTALE
CCIAA COMPETENZA	CARBURANTE			
TRIESTE	VERDE	102005	0	102005
	GASOLIO	21134	0	21134
GORIZIA	VERDE	51779	4388	56167
	GASOLIO	15300	1441	16741
UDINE	VERDE	111935	127710	239645
	GASOLIO	48831	48411	97242
PORDENONE	VERDE	19840	86077	105917
	GASOLIO	11296	45999	57295
TOTALE GENERALE		382120	314026	696146

Figura 4: beneficiari per classi

S.I.E.R. MOD. SAR-FZXX615R/1-G4  
TCE CON DOMANDE VALIDE  
(AL 31.12.2013)

		FASCIA CONTRIBU- TO 1	FASCIA CONTRIBU- TO 2	TOTALE
CCIAA COMPETENZA				
TRIESTE		123139	0	123139
GORIZIA		67079	5829	72908
UDINE		160766	176121	336887
PORDENONE		31136	132076	163212
TOTALE GENERALE		382120	314026	696146

Figura 5: Beneficiari per classi (contributo 1 e 2).

## VENDUTO REGIONALE

2013

### GENNAIO

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	8.402.947,44	3.297.719,11	1.765.530,950	461.733,320	2.227.264,27
2	7.226.496,66	3.791.321,61	1.012.867,200	341.258,870	1.354.126,07
<b>Totale:</b>	<b>15.629.444,10</b>	<b>7.089.040,72</b>	<b>2.778.398,150</b>	<b>802.992,190</b>	<b>3.581.390,34</b>

### FEBBRAIO

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	7.866.699,85	3.126.522,90	1.652.899,000	437.753,110	2.090.652,17
2	6.733.971,09	3.624.411,90	943.924,920	326.254,440	1.270.179,36
<b>Totale:</b>	<b>14.600.670,94</b>	<b>6.750.934,80</b>	<b>2.596.823,900</b>	<b>764.007,550</b>	<b>3.360.831,53</b>

### MARZO

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	9.122.015,29	3.603.036,26	1.916.722,440	504.476,590	2.421.199,03
2	7.675.403,00	4.171.955,65	1.075.832,200	375.535,000	1.451.367,8
<b>Totale:</b>	<b>16.797.418,29</b>	<b>7.774.991,91</b>	<b>2.992.554,640</b>	<b>880.012,190</b>	<b>3.872.566,83</b>

### APRILE

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	9.008.991,04	3.459.535,74	1.893.013,180	484.388,580	2.377.401,76
2	7.473.390,84	4.018.268,91	1.047.508,470	361.680,660	1.409.189,13
<b>Totale:</b>	<b>16.482.381,88</b>	<b>7.477.804,65</b>	<b>2.940.521,650</b>	<b>846.069,240</b>	<b>3.786.590,89</b>

### MAGGIO

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	9.231.771,56	3.630.000,07	1.939.881,430	508.246,030	2.448.127,46
2	7.634.871,82	4.188.129,45	1.070.152,240	376.971,900	1.447.124,14
<b>Totale:</b>	<b>16.866.643,38</b>	<b>7.818.129,52</b>	<b>3.010.033,670</b>	<b>885.217,930</b>	<b>3.895.251,6</b>

### GIUGNO

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	8.921.605,25	3.502.667,82	1.874.625,100	490.465,110	2.365.030,21
2	7.264.689,07	4.070.151,38	1.018.306,240	366.345,700	1.384.651,94
<b>Totale:</b>	<b>16.186.294,32</b>	<b>7.572.819,20</b>	<b>2.892.931,340</b>	<b>856.750,810</b>	<b>3.749.682,15</b>

## VENDUTO REGIONALE

2013

### LUGLIO

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	9.295.551,79	3.036.096,89	1.953.236,260	509.091,580	2.462.327,84
2	7.544.172,02	4.278.910,52	1.057.539,540	385.154,130	1.442.693,67
<b>Totale:</b>	<b>16.839.723,81</b>	<b>7.315.007,41</b>	<b>3.010.775,800</b>	<b>894.245,710</b>	<b>3.905.021,51</b>

### AGOSTO

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	8.070.557,97	3.396.473,28	1.821.962,340	475.539,190	2.297.501,53
2	6.853.331,59	3.859.757,34	960.656,860	347.418,200	1.308.075,06
<b>Totale:</b>	<b>15.523.889,56</b>	<b>7.256.230,62</b>	<b>2.782.619,200</b>	<b>822.957,390</b>	<b>3.605.576,59</b>

### SETTEMBRE

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	8.570.856,95	3.425.022,20	1.801.069,510	479.632,950	2.280.702,46
2	7.067.463,42	3.973.874,10	990.787,100	357.696,400	1.348.483,5
<b>Totale:</b>	<b>15.638.320,37</b>	<b>7.399.496,30</b>	<b>2.791.856,610</b>	<b>837.329,350</b>	<b>3.629.185,96</b>

### OTTOBRE

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	8.980.781,59	3.742.267,66	1.887.317,080	523.961,110	2.411.278,19
2	7.585.797,08	4.361.372,94	1.063.455,710	392.586,410	1.456.042,12
<b>Totale:</b>	<b>16.566.578,67</b>	<b>8.103.640,60</b>	<b>2.950.772,790</b>	<b>916.547,520</b>	<b>3.867.320,31</b>

### NOVEMBRE

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	8.424.458,81	3.562.220,07	1.770.468,230	498.756,860	2.269.225,09
2	7.117.457,28	4.141.737,66	997.898,210	372.804,040	1.370.702,25
<b>Totale:</b>	<b>15.541.916,09</b>	<b>7.703.957,73</b>	<b>2.768.366,440</b>	<b>871.560,900</b>	<b>3.639.927,34</b>

### DICEMBRE

	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	8.852.013,45	3.783.857,68	1.860.334,370	529.780,380	2.390.114,75
2	7.431.725,36	4.411.862,69	1.042.072,660	397.133,860	1.439.206,52
<b>Totale:</b>	<b>16.283.738,81</b>	<b>8.195.720,37</b>	<b>2.902.407,030</b>	<b>926.914,240</b>	<b>3.829.321,27</b>

## VENDUTO REGIONALE

2013

ANNO 2013

Area	Litri S.S.P.	Litri Gasolio	Contributo S.S.P.	Contributo Gasolio	Contributo Totale
1	105.348.250,99	42.166.019,08	22.137.059,950	5.903.764,810	28.040.824,76
2	87.608.769,23	48.891.754,15	12.281.001,350	4.400.840,210	16.681.841,56
Totale:	192.957.020,22	91.057.773,83	34.418.061,300	10.304.605,020	44.722.666,32

IL SEGRETARIO GENERALE

IL VICEPRESIDENTE