



Relazione di minoranza

sul

Disegno di Legge n. 65

<<Modifiche alla 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)>>

Presentato dalla Giunta regionale il 17 ottobre 2025

Egregio Presidente, Gentili Colleghe e Colleghi,

il sostegno all'acquisto dei carburanti per autotrazione a beneficio dei cittadini residenti in FVG ha una storia normativa nata quasi trent'anni fa, che rappresenta uno degli elementi più noti ed evidenti alla comunità regionale attraverso i quali è stata attuata l'Autonomia della Regione Friuli Venezia Giulia.

Le prime norme risalgono al 1996, mentre ulteriori modifiche hanno trovato consolidamento nella LR 14/2010, che per oltre quindici anni e sino ad oggi ha rappresentato il riferimento normativo in materia.

Nel corso di questi ultimi tre lustri molto è cambiato nel mondo in cui viviamo: l'innovazione ha compiuto fondamentali passi in avanti, dall'utilizzo dell'IT (nei primi anni 2000 non esistevano ancora le "app" né tantomeno i telefoni touchscreen, praticamente sconosciuti prima della commercializzazione dell'iPhone nel 2007) alle ricerche avanzate nel campo energetico, in particolare per quanto riguarda la cosiddetta transizione energetica, che ha come obiettivo il passaggio globale da un sistema energetico basato su fonti fossili (petrolio, carbone, gas) a uno incentrato su fonti rinnovabili (solare, eolico, idroelettrico), con l'obiettivo di ridurre drasticamente le emissioni di gas serra e combattere il cambiamento climatico.

La principale novità di questo DDL 65 riguarda proprio l'innovazione tecnologica e si pone come obiettivo il portare a compimento nel corso dell'anno 2026 il processo di digitalizzazione di cui alla LR 20/2022, attraverso la dematerializzazione del sistema di sostegno all'acquisto di carburanti che avverrà con la definitiva introduzione di applicativi digitali, che consentono il rifornimento di carburante e l'erogazione del contributo, nonché la registrazione, in tempo reale, delle relative operazioni.

In poche parole: il DDL 65 prevede la definitiva sostituzione delle tessere e dei POS rispettivamente con l'APP cittadino (a uso degli utenti) e l'APP presidiante (a uso dei gestori) applicando il termine perentorio del 31 dicembre 2026 per l'uscita "legale" dal sistema delle tessere POS e definendo dal 1° febbraio di quest'anno il passaggio di competenze dalle CCIAA alla Direzione regionale Ambiente.

Riteniamo condivisibile lo spirito del DDL 65 di adeguarsi alle nuove opportunità tecnologiche, tenendo in conto anche la necessaria sensibilità verso le persone che hanno difficoltà ad adeguarsi alle nuove



conoscenze tecnologiche, con la conseguente “finestra” per l’intero 2026 di coesistenza del sistema digitale con il sistema delle tessere e dei POS, prima della dismissione per obsolescenza dal 01.01.2027.

A questo particolare proposito, i rappresentanti delle categorie dei distributori di carburanti hanno evidenziato durante l’audizione in II Commissione, il fatto che siano rimaste pochissime unità di lettori a disposizione per eventuali sostituzioni etc., palesando il serio pericolo che parecchi distributori nel giro di poco tempo possano restare senza lettore e quindi i possessori delle tessere possano andare in difficoltà prima di passare al QR Code. Il rischio concreto è quindi dato dal fatto che la proroga delle tessere sino a fine 2026 sia solo teorica.

Detto ciò, e stando all’interno di una discussione dove risulta del tutto evidente che questo DDL 65 non si occupa di transizione energetica ma solo di gestione del meccanismo di funzionamento di un sistema di scontistica sui carburanti per i privati cittadini del Friuli Venezia Giulia, ciò che non ci convince per nulla è l’obiettivo di internalizzare la gestione di tale servizio, decretando un passaggio delle competenze dalle Camere di Commercio alla Direzione regionale Ambiente (attraverso gli URP situati nei quattro ex capoluoghi di provincia e a Tolmezzo) a partire dal 1 febbraio 2026.

Stiamo passando da un tempo in cui veniva evocata la necessità di una “Regione leggera”, che progressivamente doveva cedere funzioni ad altri soggetti per dedicarsi prevalentemente all’attività legislativa, a un tempo in cui l’Amministrazione regionale, ora ricca di risorse finanziarie (in una misura forse inaspettata), si pone l’obiettivo di gestire sempre più funzioni ed attività, anche quelle che sino ad oggi sono state appannaggio del sistema camerale e ora (stando ai recenti articoli sui quotidiani locali) delle imprese.

Come abbiamo già avuto occasione di asserire in II Commissione durante la discussione del DDL 65, sembra quasi che, piuttosto che migliorare le eventuali criticità palesate dalle Camere di Commercio, vi sia la volontà/necessità assegnare tale attività alla Regione per poter poi rimpinguare le funzioni da assegnare alle future Province elettrive e giustificarne così i costi.

A differenza di quanto avvenuto nei mesi scorsi con precedenti iter di approvazione normativa, desideriamo evidenziare che durante le audizioni sul DDL 65 sono emerse dai portatori di interesse notevoli perplessità, e non solo in merito al passaggio di competenze di cui sopra.

Negli ultimi giorni sta emergendo anche la novità (al momento non evidenziata dall’attuale testo del DDL 65) di assegnare a FVG Energia (società interamente partecipata dalla Regione FVG) il ruolo di gestore del progetto che porterà alla nascita di alcune stazioni pubbliche per la distribuzione dei carburanti: una scelta che non comprendiamo nella logica, considerato che la Regione e la stessa FVG Energia SpA nasce per gestire la fornitura di energia da parte delle centrali idroelettriche in scadenza di concessione, alla maniera del Trentino-Alto Adige.

Alla luce delle comprensibili controdeduzioni dei rappresentanti dei gestori carburanti, sembra che ci sarà molto da discutere, ma soprattutto è evidente che su questo argomento il confronto preliminare è stato praticamente nullo, e ciò rappresenta già in sé un preoccupante elemento di riflessione rispetto alla



evidente invasione di campo nel mercato dei carburanti, già caratterizzato da margini piuttosto esigui e quindi da una particolare sensibilità da parte delle imprese operanti nel settore.

Le associazioni di categoria sapranno certamente fare presente molto meglio di noi le criticità rispetto al progetto dei distributori di carburante pubblici; a noi spetta invece la discussione rispetto al tema di natura più squisitamente politica, legato a quello che potremmo considerare uno strisciante ma radicale passaggio paradigmatico: da un modello di “Regione leggera” al nuovo modello di Regione che, forte di una ricchissima dotazione, interviene nel sistema di economico di mercato non solo definendo politiche infrastrutturali e normative, ma anche sostituendosi alle imprese nella gestione delle pompe di benzina.

Su questo nuovo modello di Regione, possiamo e dobbiamo certamente discutere per definire la linea futura dello sviluppo economico regionale, tenendo conto che già ora il nostro territorio sta dimostrando di crescere molto meno che nel resto d’Italia.

Vale la pena sottolineare il fatto che, tra le tensioni con le Camere di Commercio e quelle con i gestori delle stazioni carburanti, non si è voluta operare alcuna revisione della norma orientata a tenere in conto l’eliminazione delle condizioni di disparità esistenti nei vari territori regionali: nessun intervento per eliminare un evidente (grave) errore normativo che penalizza da tanti anni la popolazione di Vajont, la quale ora si è mobilitata per testimoniare il grave disagio e la necessità di intervento e sul quale anche all’interno della maggioranza vi è stata e sembra esservi tuttora una particolare sensibilità in tal senso; nessun intervento nemmeno per le comunità residenti in Comuni montani di fascia C, per le quali l’applicazione della massima scontistica possibile rappresenterebbe almeno un piccolo segno tangibile di vicinanza della politica nei confronti di chi sta facendo una coraggiosa scelta di vita nelle aree più marginali.

A questo proposito, è importante rimarcare che l’eventuale creazione delle cinque stazioni carburanti pubbliche vedrà verosimilmente la loro collocazione negli ex capoluoghi regionali, andando ancora una volta a danneggiare chi abita nelle “terre alte”: sappiamo che la demografia condanna queste comunità a un inconsistente potere elettorale, ma riteniamo necessario più rispetto per chi vive disagi evidenti e più coraggio nei confronti dei legislatori europei.

Insomma, sembra quasi che si vogliano proporre norme senza la necessaria condivisione e consenso, mentre vengono ancora una volta ignorate le possibili azioni che andrebbero incontro alle concrete necessità di molte persone (abitanti di Vajont e dei Comuni montani di fascia C): riteniamo che tale atteggiamento sia l’esatto contrario di una azione politica attuata per essere il più possibile attenta e prossima alle esigenze delle comunità.

Trieste, 12 gennaio 2026

Andrea Carli