



XXXIII CONGRESSO
GEOGRAFICO ITALIANO



GEOGRAFIE IN MOVIMENTO
Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME SECONDO

OGGETTI, MERCI, BENI

L'impronta materiale del movimento nello spazio

a cura di

Mauro Varotto Chiara Rabbiosi Margherita Cisani

cleup

XXXIII CONGRESSO GEOGRAFICO ITALIANO

GEOGRAFIE IN MOVIMENTO

Padova 8-13 settembre 2021

VOLUME SECONDO

OGGETTI, MERCI, BENI

L'impronta materiale
del movimento nello spazio

a cura di

Mauro Varotto Chiara Rabbiosi Margherita Cisani

cleup

XXXIII Congresso Geografico Italiano
Padova, 8-13 settembre 2021

Con il sostegno di



Associazione dei Geografi Italiani

1222 · 2022
800
ANNI



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI PADOVA

Università degli Studi di Padova

DSSGeA

DIPARTIMENTO DI SCIENZE STORICHE,
GEOGRAFICHE E DELL'ANTICHITÀ

Dipartimento di Scienze Storiche
Geografiche e dell'Antichità

ICEA

Dipartimento di Ingegneria Civile
Edile Ambientale



MUSEO DI GEOGRAFIA

PALAZZO WOLLEMBORG
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PADOVA

Museo di Geografia
Università di Padova



MOHU MOBILITY & HUMANITIES
Centre for Advanced Studies

Centro di Eccellenza
Mobility and Humanities



Master in GIScience e Sistemi a pilotaggio
remoto per la gestione integrata
del territorio e delle risorse naturali



Sustainable Territorial Development:
Climate Change Cooperation Diversity -
International Master Degree



Associazione
GIShub

Associazione GIShub

Comitato Organizzatore

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvy Boccaletti, Aldino Bondesan, Benedetta Castiglioni, Margherita Cisani, Daniele Codato, Giuseppe Della Fera, Massimo De Marchi, Alberto Diantini, Giovanni Donadelli, Francesco Facchinelli, Francesco Ferrarese, Chiara Gallanti, Laura Lo Presti, Sabrina Meneghello, Marco Orlandi, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Chiara Pasquato, Giada Peterle, Silvia Piovan, Daria Quatrada, Chiara Rabbiosi, Tania Rossetto, Mauro Varotto.

Comitato Scientifico

Marina Bertoncin (coordinatrice), Silvia Aru, Aldino Bondesan, Panos Bourlessas, Giorgia Bressan, Luisa Carbone, Benedetta Castiglioni, Giacomo Cavuta, Margherita Cisani, Annalisa Colombino, Elena Dell'Agnese, Massimo De Marchi, Federica Epifani, Chiara Gallanti, Arturo Gallia, Francesca Governa, Laura Lo Presti, Sara Luchetta, Salvatore Eugenio Pappalardo, Andrea Pase, Giada Peterle, Silvia Piovan, Carlo Pongetti, Chiara Rabbiosi, Andrea Riggio, Lorena Rocca, Tania Rossetto, Mauro Spotorno, Massimiliano Tabusi, Mauro Varotto, Giacomo Zanolin.

Prima edizione: maggio 2023

ISBN 978 88 5495 593 6

CLEUP sc

“Coop. Libreria Editrice Università di Padova”

via G. Belzoni 118/3 – Padova (t. +39 049 8753496)

www.cleup.it

www.facebook.com/cleup

© 2023 Associazione dei Geografi Italiani

Licenza Creative Commons: Attribution-NonCommercial-NoDerivatives 4.0 International
(CC BY-NC-ND 4.0)

Ideazione grafica di copertina: www.studio7am.it

La mobilità per l'acquisto oltreconfine dei carburanti per autotrazione in Friuli-Venezia Giulia: un'analisi dei dati ufficiali dal 2012 al 2020

Gian Pietro Zaccomer, Giorgia Bressan¹

1. Introduzione

Il fenomeno del «turismo del pieno», caratterizzante la regione del Friuli-Venezia Giulia – FVG – per la sua prossimità geografica a Slovenia ed Austria, è stato oggetto sin dagli anni Novanta di costante attenzione legislativa. Nonostante le due manovre introdotte sinora abbiano offerto concreti incentivi per promuovere il rifornimento presso i punti vendita regionali di carburante, con la pandemia di Covid-19 è riemerso con forza il problema della concorrenza internazionale nella vendita di un bene omogeneo (Zaccomer, Bressan, 2021). Questo lavoro vuole studiare l'efficienza della normativa sui carburanti vigente – LR 14/2010 – che ha sostituito la precedente – LR 47/1996 – entrata in crisi anche a causa dell'entrata della Slovenia in Unione Europea e della chiusura della Zona Franca. Dal punto di vista geografico, tale cambio di normativa si caratterizza per due aspetti: la sostanziale perdita del ruolo della distanza dal confine nella fissazione della riduzione dei prezzi alla pompa e la creazione di alcuni paradossi per cui comuni più vicini al confine si sono visti attribuire riduzioni di prezzo inferiori. In questo contributo, dopo aver illustrato la questione della competizione fra punti vendita e descritto le fonti di dati utilizzate per le analisi, si analizzano gli andamenti del venduto e dei contributi erogati per studiare gli effetti principali della seconda manovra e per concludere con alcune riflessioni sui limiti dell'attuale politica regionale.

2. Il quadro teorico

Il carburante è il risultato di un processo produttivo standardizzato e il prodotto che esce dalle diverse raffinerie è sostanzialmente omogeneo in termini fisici e chimici. Diventa un bene distinguibile agli occhi del consumatore finale solo nella fase di commercializzazione, essendo venduto in punti vendita che si contraddistinguono principalmente gli uni dagli altri per la loro posizione rispetto alla rete stradale.

A partire dal celebre lavoro *Stability in Competition* del 1929 di Hotelling, c'è stato un crescente interesse su come la geografia sia in grado di differenziare beni identici (Tirole, 1988). Nel caso del *brick-and-mortar business* i consumatori devono raggiungere una struttura fisica per effettuare un acquisto, sostenendo costi di trasporto per selezionare e comprare un bene. Se l'articolo da acquistare non si differenzia nel mercato per qualità e prezzo di vendita, la sola vicinanza tra un punto vendita e la posizione del cliente rende un prodotto più conveniente di altri. Poiché i costi di trasporto influiscono sulle decisioni dei consumatori, i rivenditori devono tenere conto della spazialità della domanda nelle loro strategie commerciali. Come sottolineato in Netz e Taylor (2002), le aziende che vendono un prodotto omogeneo devono affrontare incentivi opposti: condizioni

¹ Università di Udine. Il lavoro è frutto dell'impegno comune dei due autori che hanno scritto congiuntamente l'Introduzione. La stesura finale del paragrafo 2 va attribuita a Giorgia Bressan, mentre gli altri paragrafi a Gian Pietro Zaccomer.

di mercato favorevoli, come alte densità abitative, li incoraggiano a posizionare i loro negozi vicino ai concorrenti, determinando un'alta densità di strutture in vicinanza e forte concorrenza sui prezzi; d'altro canto, i rivenditori possono isolarsi dalla concorrenza posizionandosi più lontano dai negozi esistenti e applicando prezzi più elevati.

Dato che il carburante è sostanzialmente un bene omogeneo, il mercato della vendita al dettaglio di questo bene viene spesso utilizzato come contesto in cui testare il modello di concorrenza spaziale. La competizione tra punti vendita vicini è possibile in questo settore perché i rivenditori che lavorano nella stessa area geografica hanno caratteristiche di fornitura simili. Infatti, in uno stesso contesto geografico il prezzo all'ingrosso del carburante e il prezzo del lavoro sono, in generale, simili (Shepard, 1991), così come le spese logistiche (Shepard, 1993).

Nonostante la centralità della distanza da altri punti vendita e delle caratteristiche demografiche dei luoghi, nel mondo reale, le strategie dell'impresa distributiva implicano la considerazione di altri fattori. In generale, la localizzazione di una nuova struttura di vendita dipende da elementi quali volume di traffico, velocità nell'arco stradale, visibilità del negozio e presenza nelle vicinanze di centri commerciali. Inoltre, una localizzazione potrebbe essere considerata favorevole perché consente al proprietario della rete di raggiungere economie di scala nella fase di distribuzione o consentire un miglior controllo di una certa area di mercato.

Dal lato del consumatore è opportuno osservare che, anche se le stazioni di servizio potrebbero distinguersi sostanzialmente tra loro per marchi, numero di pompe, disponibilità di prodotti e servizi diversi dalla benzina, ad esempio, difficilmente gli automobilisti distolgono l'attenzione dall'aspetto monetario del rifornimento. Quest'ultimo comprende il prezzo per litro di carburante e il costo opportunità per raggiungere una specifica stazione di servizio. I consumatori attribuiscono un valore alla distanza che devono percorrere per raggiungere la stazione di servizio. Non si tratta solo di sostenere costi di trasporto, ma anche di utilizzare una risorsa scarsa, cioè il tempo, per raggiungere il punto vendita. Altra caratteristica è che i prezzi sono generalmente affissi su grandi cartelloni visibili dalla strada: l'automobilista può confrontarli a costo zero mentre raggiunge una destinazione e acquistare carburante lungo il percorso. I clienti sono in linea di principio liberi di fare rifornimento in qualsiasi punto vendita desiderino, ma dato che il raggiungimento del posto di lavoro è la principale motivazione per spostarsi, è probabile che la concorrenza tra le strutture si ripercuota su località collegate dai flussi di pendolarismo: il costo del viaggio è attribuito al raggiungimento del posto di lavoro e le strutture in questi percorsi di guida molto frequentati tendono a essere caratterizzate per convergenza dei prezzi (Houde, 2012).

La presenza di un confine terrestre internazionale porta inevitabilmente alla creazione di differenti mercati (Bressan, 2017). Dal lato del cliente residente nella fascia confinaria ci può essere una forte consapevolezza nella convenienza al rifornimento all'estero, a prescindere dal fatto che i suoi spostamenti quotidiani implicano o meno l'attraversamento del confine. Dal lato dell'offerta, non si può parlare di condizioni di mercato simili, principalmente perché la componente del prezzo data dalla tassazione varia da stato a stato.

In questo contesto risulta rilevante studiare le regioni transfrontaliere come quella del FVG. Una storica rilevante differenza nella tassazione del carburante fra Italia e Slovenia determina, senza contromisure, l'incentivo per le popolazioni residenti nelle fasce di confine di acquistare carburante nei punti vendita stranieri, i quali risultano strategicamente localizzati in prossimità del confine per sfruttare i volumi di traffico in uscita dall'Italia – fig. 1.

Di fronte a questa situazione di mercato le autorità regionali, in seguito a concessioni statali, hanno proposto degli interventi volti a favorire l'acquisto nel mercato regionale. Acquisti all'estero determinano in primo luogo una perdita di gettito fiscale, che, in un contesto di libertà di movimento fra stati, si può recuperare solo se l'acquisto di carburante nei punti vendita regionali diventa di nuovo conveniente per la domanda locale. Segue un'analisi inedita, basata su dati ufficiali, degli effetti in termini di venduto e contributi erogati della politica regionale in vigore nel periodo 2012-2020. Caratteristica saliente della seconda manovra è che la regione offre un contributo all'acquisto di carburante all'automobilista regionale in base al suo comune di residenza. Il valore non dipende dalla distanza dal confine sloveno del comune del beneficiario, come nella prima manovra, ma dall'afferenza del comune ad una delle due aree di contribuzione, l'Area 1 a contributo maggiorato e l'Area 2 a contributo ordinario, le cui definizioni si basano su criteri normativi.

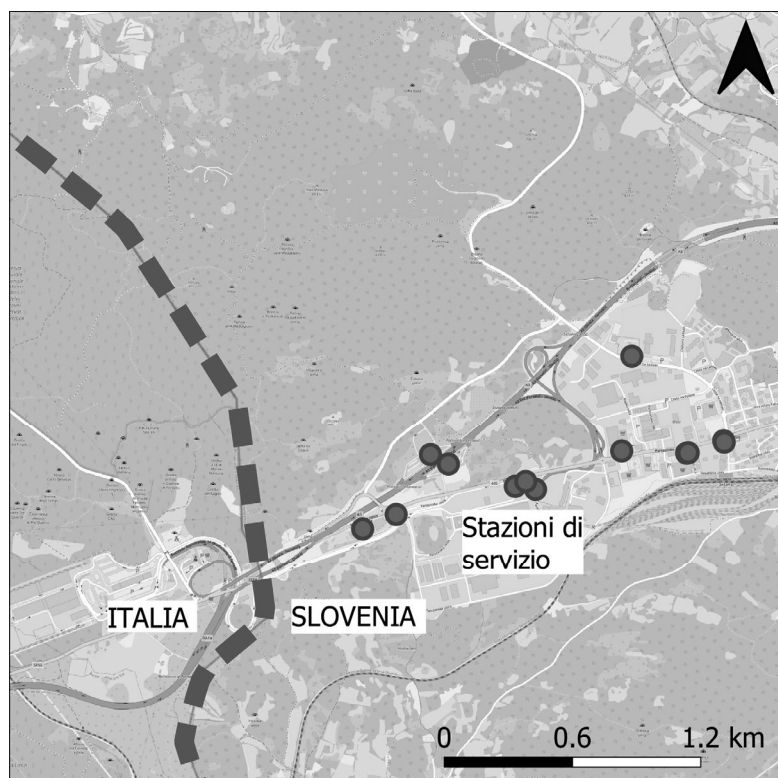


Figura 1. Localizzazione dei punti vendita sloveni presso la località di Sezana. Fonte: elaborazione a cura degli autori © OpenStreetMap contributors.

3. L'analisi delle relazioni d'esercizio

L'analisi quantitativa proposta presuppone la conoscenza degli studi preliminari e dell'evoluzione delle due manovre sui carburanti poste in essere dal legislatore regionale del FVG che hanno iniziato a produrre i loro effetti a partire da aprile 1997 e da novembre 2011 (Zaccomer, 2011, 2012). Più recentemente è stato proposto un lavoro che ha evidenziato gli attori coinvolti nelle due manovre, con le loro relazioni e *feedback*, che ha cercato anche di fare un primo approfondimento sugli effetti della pandemia (Zaccomer, Bressan, 2021). Per quest'ultimo lavoro si è fatto uso dei dati, su scala provinciale, del Ministero dello Sviluppo Economico dei generici quantitativi venduti. In questo contributo, invece, si utilizzano i dati ufficiali della Reg. Aut. FVG – divenuti nel frattempo disponibili – che offrono la possibilità di identificare i quantitativi comprati degli automobilistici regionali in riferimento alle due aree di contribuzione.

La questione della fonte dei dati è, come per ogni indagine quantitativa, fondamentale per cui, prima di procedere all'illustrazione dei risultati principali ottenuti dall'analisi delle serie storiche, sembra assolutamente necessario soffermarsi sulle caratteristiche di quelli forniti dall'amministrazione regionale.

3.1. Clausola valutativa e costruzione del dataset

Per il reperimento dei dati oggetto di analisi di questo lavoro, cruciale è stato il ruolo della *clausola valutativa* inserita nell'art. 18 della LR 14/2010 che prevede che, entro il mese di giugno di ogni anno, la Giunta Regionale presenti al Consiglio Regionale una *relazione d'esercizio* relativa all'anno precedente. L'articolo indica in modo dettagliato quale dovrà essere la sua struttura e quali dovranno essere i suoi contenuti informativi: la prima richiesta riguarda l'andamento mensile del *venduto*, ossia dei consumi di carburante per autotrazione distinti per benzina *super senza piombo* SSP e gasolio, così pure si classificano i venduti a *prezzo pieno* e a *prezzo ridotto*, questi ultimi suddivisi per classe ambientale di appartenenza dei veicoli che hanno goduto della contribuzione. Rispetto a tale richiesta, le relazioni d'esercizio presentano le quantità vendute, distinte per area di contribuzione, ma non forniscono alcuna disaggregazione dei dati per classe ambientale dal veicolo poiché, se nella relazione riferita all'anno di esercizio 2013 si faceva presente che il 75% degli identificativi – ossia delle Carte dei Servizi

– non contenevano la classe ecologica del veicolo di riferimento, nelle relazioni successive fino all'esercizio 2020 si è continuato ad affermare che l'inserimento della classe ecologica è ancora in corso.

La seconda richiesta della clausola riguarda l'ammontare dei *contributi erogati* per l'acquisto di carburanti a prezzo ridotto rispetto alle sole carte attive e la distribuzione dei loro beneficiari sia per classi di rifornimento, sia per classi di contribuzione. Rispetto a tale richiesta, le relazioni d'esercizio hanno fornito i dati mensili dei contributi, sempre suddivisi per tipologia di carburante e per area. Per quanto riguarda invece l'informazione inerente gli identificativi, in ogni relazione viene fornito unicamente il numero beneficiari annuale, non soltanto per tipologia di carburanti e per area di contribuzione ma anche per il dettaglio provinciale, mentre non è mai stata resa disponibile la loro distribuzione per classi².

Di fatto, l'informazione quantitativa termina qui poiché la terza richiesta della clausola riguardava la mobilità ecologica individuale poiché la stessa LR 14/2010 prevedeva anche un incentivo per l'acquisto di veicoli a emissione zero, o ibridi a emissioni ridotte. Tale sistema di incentivi è cessato alla fine del 2012 per cui tale punto è completamente assente dalle relazioni analizzate.

L'ultima richiesta della clausola valutativa è relativa alla *criticità* di applicazione della legge emerse durante l'anno di esercizio. Tali criticità sono state interpretate esclusivamente in senso «normativo» seguendo gli avanzamenti e la risoluzione dei ricorsi pendenti contro di essa presso la Corte costituzionale italiana e la Corte di Giustizia europea. Questo implica che per tutte le questioni economiche, come quelle relative alle fluttuazioni dei prezzi di mercato e agli effetti della pandemia, non viene fornita alcuna analisi.

Infine, per quanto riguarda l'effettiva costruzione del *dataset*, va segnalato che tutti i dati contenuti nelle relazioni d'esercizio disponibili in formato testuale sono stati trasferiti su foglio elettronico e sottoposti, per quanto possibile, a verifiche di congruità numerica³. Le serie composte risultano limitate dal fatto che le relazioni per gli anni 2012 e il 2014 non sono state pubblicate sul BUR, ma dalle Note istruttorie approntate per la discussione collegiale è stato comunque possibile ricavare i dati annuali, ma non quelli mensili, sia del venduto sia dei contributi per singola area di contribuzione⁴. Per questo le serie storiche annuali sono risultate complete per gli anni 2012-2020, a differenza di quelle mensili limitate al periodo più recente 2015-2020.

3.2. L'analisi del venduto e dei contributi erogati

L'analisi portata a termine sui dati delle relazioni d'esercizio è stata piuttosto ampia e articolata, ma qui è possibile concentrare l'attenzione solo sui principali risultati riguardanti i primi due quesiti specifici della clausola valutativa. Le serie annuali sono state riportate in figura 2. Dai grafici è possibile notare come gli andamenti risultano differenziati soprattutto per tipologia di carburante: in generale si assiste ad una progressiva diminuzione delle quantità vendute di benzina SSP a favore del gasolio per autotrazione. In realtà, tale «sostituzione» è un fenomeno già riscontrato ai tempi della precedente manovra, almeno a partire dal 2002, ossia dall'anno di inizio erogazione del gasolio a prezzo ridotto⁵. Per quanto riguarda la benzina la riduzione riguarda esclusivamente quella a prezzo ridotto per entrambe le aree di contribuzioni, mentre risulta in aumento quella a prezzo pieno: nell'area di sconto maggiorato si passa dai circa 101,7 milioni di litri venduti – mlv – nel 2012 ai 64,5 nel 2020 con una riduzione del 36,6%; nell'area di sconto ordinario invece si passa dai 90,2 ai 54,6 mlv con

² Per quanto riguarda le classi di contribuzione, ad integrazione delle relazioni d'esercizio 2019 e 2020, tali dati sono stati forniti durante la seduta del Comitato per la legislazione, il controllo e la valutazione del 22 giugno 2021 – All. 3 al verbale. Secondo tali informazioni, quasi la metà dei beneficiari del 2020 – il 48% – gode di un beneficio inferiore ai 50 euro – il 79,2% inferiore ai 100 euro –, mentre solo il 3,2% gode di un contributo uguale o superiore ai 200 euro.

³ Tutte le relazioni d'esercizio vengono rese ufficiali attraverso il *Bollettino Ufficiale Regionale* – BUR – della Reg. Aut. FVG. Più precisamente, la relazione d'esercizio dell'anno 2013 è stata pubblicata nel BUR n. 51 del 17 dicembre 2014, quella del 2015 nel BUR n. 12 del 23 marzo 2016, quella del 2016 nel BUR n. 28 del 12 luglio 2017, quella del 2017 nel BUR n. 29 del 18 luglio 2018, quella del 2018 nel BUR n. 44 del 30 ottobre 2019, quella del 2019 nel BUR n. 53 del 30 dicembre 2020, e, infine, quella del 2020 nel BUR n. 21 del 26 maggio 2021.

⁴ Ai sensi della clausola valutativa sono disponibili in rete, anche se in maniera discontinua, la Nota istruttoria del marzo 2016 sulle relazioni d'esercizio degli anni 2013 e 2015, la Nota del novembre 2017 sulla relazione d'esercizio 2016, la Nota del marzo 2021 sulla relazione d'esercizio 2019 e, infine, quella del giugno 2021 per la relazione d'esercizio 2020. Tali note, con i relativi pareri, possono essere reperite nella pagina dedicata al Controllo e valutazione delle politiche pubbliche del Consiglio Regionale all'indirizzo www.consiglio.regione.fvg.it/cms/attivita/valutazione/Relazioni-informative/LR-2010-14.html.

⁵ Si veda Zaccomer (2011), pp. 64-65 e il grafico a p. 3 della Nota istruttoria del novembre 2017.

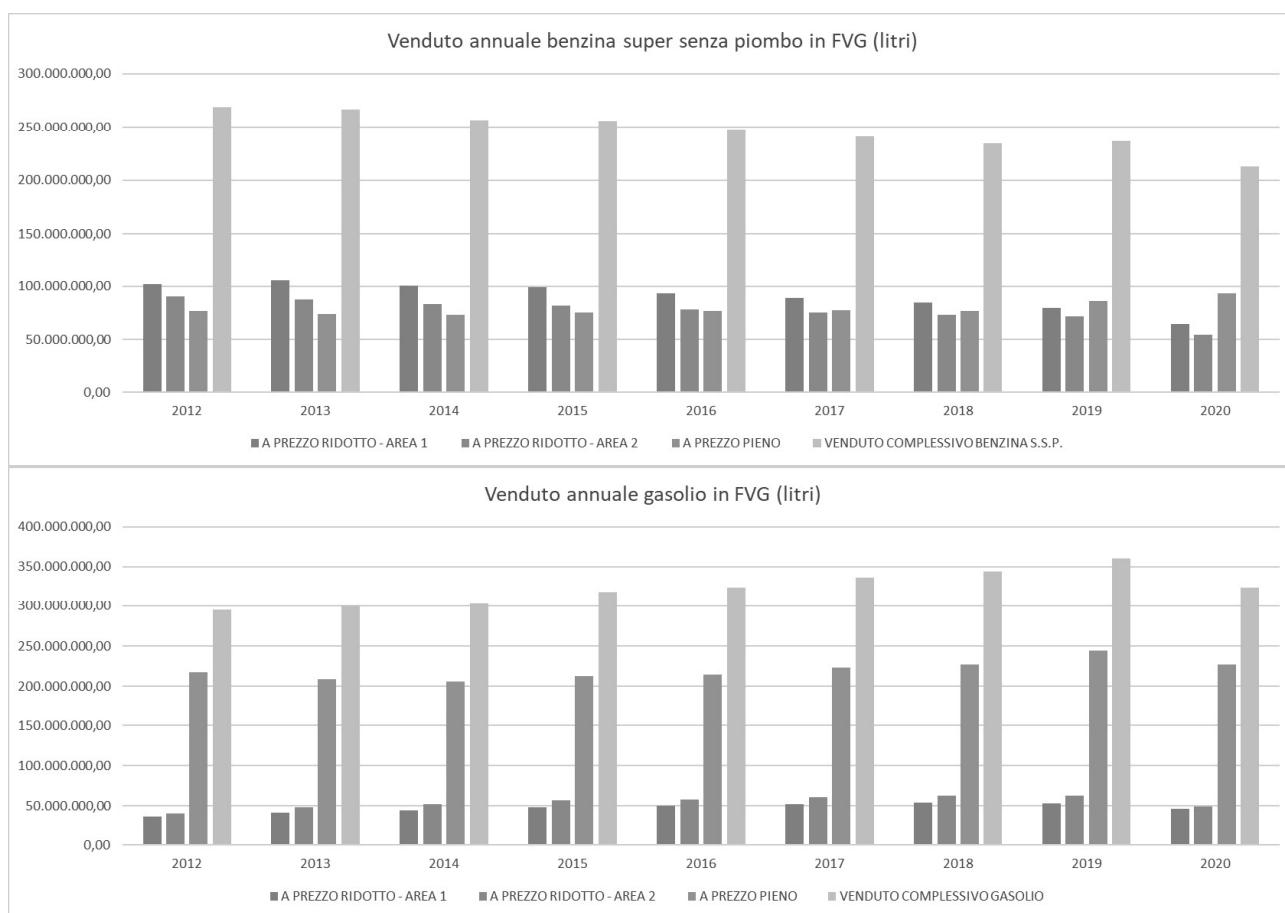


Figura 2. Quantità vendute a prezzo pieno e ridotto per area di contribuzione dal 2012 al 2020. Fonte: elaborazioni degli autori su dati Reg. Aut. FVG.

una riduzione del 39,5%; il totale del venduto a prezzo pieno aumenta invece dai 76,7 ai 93,5 mlv, ossia del 21,9%. Nel complesso se nel 2012 si vendevano circa 268,7 mlv, nel 2020 ne sono stati venduti appena 212,6 per una contrazione complessiva del 20,9%. Al contrario, il gasolio vede una sua continua crescita tranne per la battuta d'arresto causata della pandemia del 2020. In questo caso gli andamenti delle tre serie sono tutti crescenti portando il venduto totale dai 295,1 mlv del 2012 ai 323,8 del 2020 con un aumento complessivo del 9,7%. La variazione negativa legata al primo anno della pandemia ha comportato una riduzione complessiva del 10,2% rispetto al venduto del 2019 – quando si sono venduti ben 360,6 mlv – soprattutto nell'area di contributo ordinario dove si è registrata una riduzione molto più consistente pari al 20,8%.

Passando ai dati mensili, al di là degli effetti stagionali, l'aspetto più interessante è che è finalmente possibile misurare gli effetti del primo *lockdown* sulla vendita di carburanti in FVG. I dati mostrano un crollo nel periodo di marzo-maggio 2020, in particolare nel mese di aprile. Visto che in questo caso mancano i dati per gli anni 2012 e 2014, si è deciso di costruire le serie dei numeri indice con base 2013 per il periodo 2015-20 riportate in figura 3.

I risultati ottenuti non lasciano grossi dubbi poiché, se dal punto di vista grafico è evidente il crollo dell'anno 2020, dal punto di vista numerico la perdita complessiva per la benzina SSP si attesta sul 73%, ma risulta ancora più elevata nell'area di contribuzione ordinaria pari all'81,6% e in quella di contribuzione maggiorata al 79,6%. Il crollo delle quantità a prezzo intero è più limitato, poiché in questa voce vengono ricompresi anche i consumi dei veicoli industriali e commerciali, pari al 53,5%. Per quanto riguarda il gasolio le contrazioni sono più contenute, ma seguono lo stesso ordine di quello dei carburanti: quella complessiva è pari al 54,9%; quella dell'Area 2 al 70,6% mentre quella dell'Area 1 al 62%; infine, la diminuzione delle quantità a prezzo intero è pari al 49,9%. In parte, come spiegato in Zacommer e Bressan (2021), le riduzioni osservate nell'area di contribuzione maggiorata sono state mitigate dalle maggiori vendite di carburanti registrate nelle province

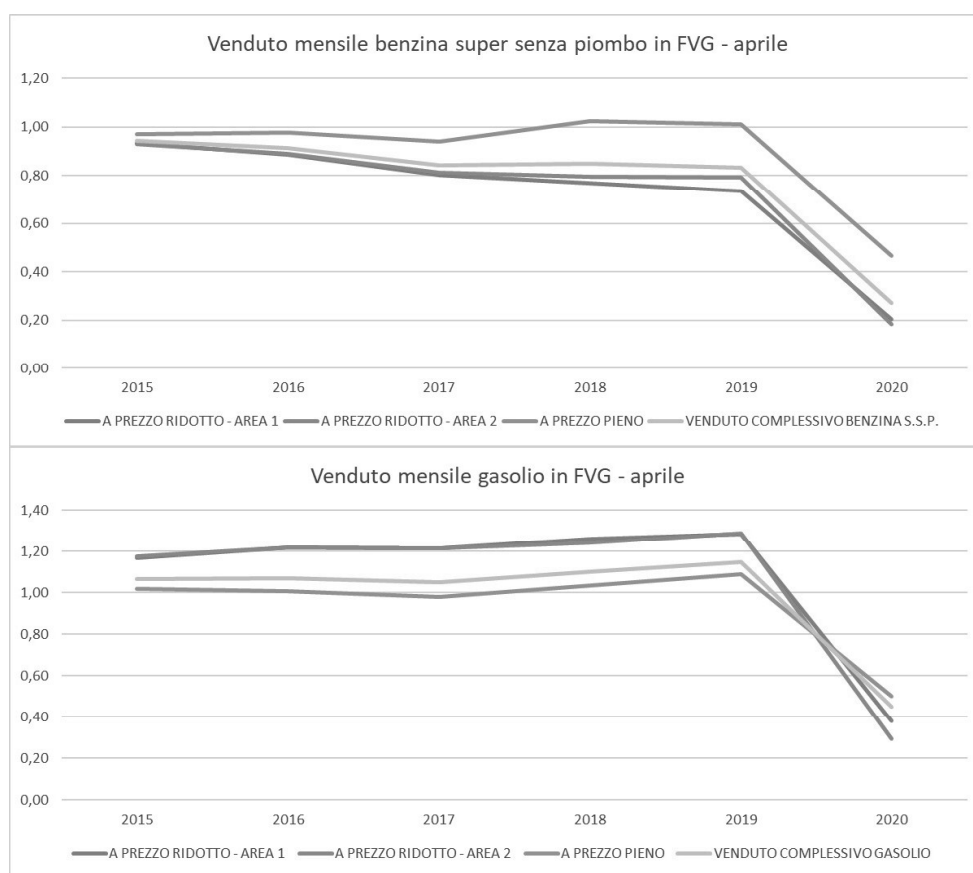


Figura 3. Quantità vendute nei mesi di aprile 2015-20 (numeri indice base 2013=1). Fonte: elaborazioni degli autori su dati Reg. Aut. FVG.

di Gorizia e Trieste dove, per effetto della chiusura dei confini con la Slovenia, gli automobilisti sono tornati a rifornirsi in Italia andando anche ad intasare gli uffici della competente Camera di Commercio per riattivare le Carte scadute o richiederne delle nuove: se l'incremento regionale complessivo degli identificativi tra il 2019 e il 2020 è del solo 4,3%, quello relativo ai soli comuni delle provincie di Trieste e Gorizia in Area 1 raggiunge il 10% – 7,1% per la benzina SSP e ben il 21% per il gasolio.

L'ultimo aspetto su cui qui si vuole indagare è quello dei contributi erogati. L'analisi delle serie storiche mette in evidenza una progressiva diminuzione, ma la riduzione annua più drastica è legata alla pandemia. Infatti, dai 44,7 milioni di euro erogati complessivamente nel 2013 si passa ai quasi 40 nel 2019, con una riduzione del 4,8%. Una perdita simile – 4,4% – si ottiene per effetto della pandemia quando nel 2020 sono stati erogati solo 35,5 milioni di euro. La perdita di efficienza della manovra si nasconde nelle pieghe della diminuzione del 20,6% dei contributi erogati dal 2013 al 2020, anche se come visto in precedenza il problema è soprattutto la benzina SSP. Alle stesse conclusioni si arriva calcolando i contributi pro capite: se in totale nel 2013 si erogavano in media 64,24 euro annui, nel 2020 sono stati erogati solamente 51,35 euro, cioè il 20,1% in meno. Le maggiori contrazioni si sono ottenute, a parità di riferimenti temporali, per la benzina in Area 2 pari al 31,5% mentre in Area 1 al 22,9%.

4. Considerazioni finali

L'analisi complessiva dei bilanci d'esercizio ha messo in rilievo una perdita di efficienza della manovra relativa alla LR 14/2010 nel periodo 2012-20. Di fronte al drastico calo delle vendite regionali di carburante del 2020, l'amministrazione regionale poteva rispondere solo aumentando la contribuzione dell'Area 1 soprattutto per

tamponare l'afflusso degli automobilisti della fascia confinaria in quanto la spada di Damocle costituita dal ricorso presso la Corte di Giustizia europea non lasciava intravedere la possibilità di un aggiornamento o di un cambio di normativa. La sentenza dell'inizio 2021 a favore del FVG ha immediatamente riaperto questa possibilità e, a leggere le comunicazioni dell'assessore competente in sede consiliare, per redigere la nuova legge – che potrebbe venire alla luce già alla fine del 2021 –, è già iniziata la fase di ascolto degli *stakeholder* coinvolti. Ad ogni modo, l'amministrazione regionale ha già individuato tre possibili linee di intervento a partire dalla ridefinizione dei beneficiari che hanno diritto ai contributi regionali e del loro ammontare, fino alla ripermetrazione territoriale delle aree prevedendo anche la possibilità di un'area confinaria a contributo maggiorato. Ulteriore aspetto, legato alla Carta dei Servizi, consisterebbe in una sua dematerializzazione nonché l'ipotesi di adottare una soluzione tecnica per cui sia possibile fare rifornimento a prezzo ridotto anche in assenza dell'operatore alla pompa.

In attesa dell'entrata in vigore di questa nuova legge, il Consiglio regionale, attraverso LR n. 6 del 14 maggio 2021, art. 157, ha già introdotto un nuovo criterio aggiuntivo per l'individuazione dell'Area 1. Tale criterio, identico a quello adottato dalla Prov. Aut. di Bolzano per l'individuazione della sua Zona 1, ha esteso i contributi di tale area a tutti i comuni entro una distanza di 10 chilometri dai confini di Stato. Se dal punto di vista politico questo provvedimento era atteso per risolvere il paradosso dei quattro comuni del goriziano – Farra d'Isonzo, Gradisca d'Isonzo, Mariano del Friuli e Moraro – che, seppur molto vicini al confine sloveno, non rientravano nell'area di contributo maggiorato, dal punto di vista geografico si tratta di parziale ritorno alla centralità della distanza comune-confine che era stato abbandonato proprio dalla LR 14/2010.

Vi sono altre questioni che non sono state approfondite nell'articolo, come la penetrazione dei veicoli elettrici nel mercato regionale e le nuove forme di connettività fra regioni confinarie – come i treni elettrici per il miglioramento dei collegamenti transfrontalieri –, che portano di per sé a minori acquisti di carburante. Ad ogni modo, la longevità della manovra – e la previsione di pervenire ad una terza legge – testimonia come la mobilità verso l'estero per l'acquisto del carburante sia un problema strutturale per questa regione di confine. Finché la svolta *green* in corso in Europa non sarà veramente in grado di incidere su una sostanziale variazione del parco automobilistico, la prossimità ad un confine internazionale terrestre aperto rimarrà una problematica da affrontare per il legislatore regionale, e da qui segue la necessità di approfondire, facendo ricorso ad una solida base quantitativa, gli effetti delle misure in corso.

Bibliografia

- Bressan G., *Power, Mobility and the Economic Vulnerability of Borderlands*, in «Journal of Borderlands Studies», 2017, 32, 3, pp. 361-377.
- Houde J.F., *Spatial Differentiation and Vertical Mergers. Retail Markets for Gasoline*, in «American Economic Review», 2012, 102, 5, pp. 2147-2182.
- Netz J.S., Taylor B.A., *Maximum or Minimum Differentiation? Location Patterns of Retail Outlets*, in «The Review of Economics and Statistics», 2002, 84, 1, pp. 162-175.
- Shepard A., *Price Discrimination and Retail Configuration*, in «Journal of Political Economy», 1991, 99, 1, pp. 30-53.
- Shepard A., *Contractual Form, Retail Price, and Asset Characteristics in Gasoline Retailing*, in «RAND Journal of Economics», 1993, 24, 1, pp. 58-77.
- Tirole J., *The Theory of Industrial Organization*, Cambridge, The MIT Press, 1988.
- Zaccomer G.P., *Carburanti, statistiche e prezzi. Esperienze di ricerca legate alla manovra di riduzione dei prezzi delle benzine e del gasolio per autotrazione in Friuli-Venezia Giulia*, Udine, Forum, 2011.
- Zaccomer G.P., *La manovra di riduzione dei prezzi dei carburanti in Friuli-Venezia Giulia: un quadro di sintesi dal 1997 al 2012*, in «Rivista di Economia e Statistica del Territorio», 2012, 2, pp. 34-59.
- Zaccomer G.P., Bressan G., *Le manovre di riduzione dei prezzi dei carburanti in Friuli-Venezia Giulia tra feedback passati e futuri. Considerazioni all'epoca della pandemia di Covid-19*, in Dini F. e altri (a cura di), *Oltre la globalizzazione – Feedback*, Firenze, Società di Studi Geografici, Memorie Geografiche, 2021, 19, pp. 83-89.