

Capitolo 1

Razionalizzazione, capillarità, efficienza della rete distributiva dei carburanti per autotrazione ed esiti della programmazione regionale

1.1 Definizioni e caratteristiche generali della rete carburanti

Come ben specificato nella l.r. 24/04, la rete di distribuzione dei carburanti per autotrazione si suddivide innanzitutto tra impianti ad uso pubblico, se l'accesso agli impianti è possibile a qualsiasi utente senza alcuna limitazione, ed impianti ad uso privato, se invece, come precisato all'art. 11 della l.r. 24/04, si tratta di impianti riservati al rifornimento dei mezzi del proprietario dell'impianto – solitamente un'impresa con una propria flotta di veicoli - o di suo uso esclusivo, ad es. tramite leasing.

Per quanto attiene gli impianti ad uso pubblico, poi, si usa distinguere ai sensi dell'art. 2 della l.r. 24/04, tra:

- rete stradale ordinaria, qualora gli impianti siano accessibili da strade classificate come viabilità comunale, provinciale o statale;
- rete autostradale, qualora gli impianti siano accessibili da viabilità autostradale, dalle tangenziali e dai raccordi a carattere autostradale.

Esistono, infine, alcuni impianti, individuati dall'art. 12 della l.r. 24/04, dedicati al rifornimento degli aeromobili o delle imbarcazioni che navigano sui laghi e sui fiumi, impianti che ricordiamo solo per ragioni di completezza, ma la cui significatività è assai ridotta per numero, per caratteristiche di servizio, per tipologia e quantità del prodotto erogato.

Nei seguiti di questo documento, fatta salva la specifica trattazione della rete autostradale di cui al sottoparagrafo 1.2, la generalità dei riferimenti di contesto, sarà quindi agli impianti ad uso pubblico localizzati sulla rete stradale ordinaria.

1.2 La rete stradale ordinaria

Uno dei presupposti fondamentali della programmazione regionale, è dato dalla conoscenza delle caratteristiche della rete distributiva e della loro evoluzione nel tempo. Perciò il presente Programma assume quale contesto di riferimento i dati sulla rete rilevati ed elaborati nell'autunno del 2008, in occasione del quarto "Censimento telematico sugli impianti di distribuzione di carburanti per autotrazione della Lombardia", promosso dalla Direzione Generale Commercio, Fiere e Mercati della Giunta Regionale.

Il Censimento ha comportato la rilevazione sistematica di tutti gli impianti di distribuzione di carburante presenti sul territorio regionale al 31.12.2007, di cui sono state rilevate le seguenti caratteristiche:

- informazioni sulla localizzazione dell'impianto (indirizzo, Comune, Provincia, "bacino" e "macro-area");
- informazioni generali sull'impianto (stato di attività dell'impianto, tipologia dello stesso, tipologia di rete stradale su cui insiste);

- informazioni sulla proprietà e sulla gestione (gestore, titolare, bandiera);
- informazioni sui prodotti e sui servizi offerti (carburanti erogati, modalità di vendita, servizi per l'automobile, servizi per l'automobilista, attività commerciali integrative).

Nella analisi di contesto del presente Programma si forniranno inoltre i dati più aggiornati disponibili sulle quantità di carburante venduto in Lombardia relativamente alle quattro principali tipologie di prodotto (benzine, gasolio, GPL, metano), ottenuti aggregando i dati provenienti dall'Ufficio Tecnico Imposta di Fabbricazione (UTIF) dell'Agenzia delle Dogane.

Per una maggiore completezza di informazione e al fine di operare confronti interregionali ed internazionali, queste fonti informative sono state integrate e confrontate con i dati pubblicati annualmente dall'Unione Petrolifera, relativamente al numero di impianti ed ai volumi erogati.

Saranno infine prese in considerazione ed utilizzate informazioni statistiche di provenienza istituzionale (ISTAT, Eurostat, Ministero dei Trasporti, Ministero delle Attività Produttive), privata o associativa (ACI, ANCMA, FIGISC, FAIB-ANISA-Confesercenti, Assogasliquidi, Federmetano, Federbombole, ENGVA, AEGPL), nonché i report sulla propria rete di impianti di distribuzione di carburanti per autotrazione pubblicati da altre Regioni italiane.

Il IV censimento regionale fotografa i 3.197 distributori di carburante per autotrazione ad uso pubblico presenti sul territorio regionale al 31 dicembre 2007.

Nella banca dati regionale sono registrati sia gli impianti afferenti alla rete stradale, sia quelli dislocati lungo la rete autostradale, sia, infine, quelli dedicati alla distribuzione di carburante per natanti o aeromobili; come anticipato, queste tre tipologie di impianti verranno analizzate separatamente, dando il giusto risalto ed approfondimento alla prima tipologia.

Si osservi inoltre che nella rilevazione si sono distinti gli impianti in esercizio (cioè quelli effettivamente eroganti carburante e quindi fruibili dall'utente) da quelli in stato di sospensiva (cioè connotati da interruzione dell'attività di erogazione al momento della rilevazione, ad es. a causa di una ristrutturazione in corso dell'impianto) ed, infine, dagli impianti che, al momento del censimento, avevano soltanto ricevuto l'autorizzazione all'apertura e quindi non avevano ancora iniziato l'attività di erogazione.

Incrociando le ripartizioni ora menzionate, la banca dati risulta suddivisa come in Tab. 1.

Tabella 1 –Impianti ad uso pubblico risultanti in Lombardia al 31 dicembre 2007 (esiti del IV censimento reg.)

Impianti	In esercizio	In sospensiva	Solo autorizzati (non aperti)	TOTALE
Autostradali	57	0	5	62
Natanti	33	0	2	35
Stradali	2.987	73	40	3.100
TOTALE	3.077	73	47	3.197

Fonte: elaborazione IRER su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

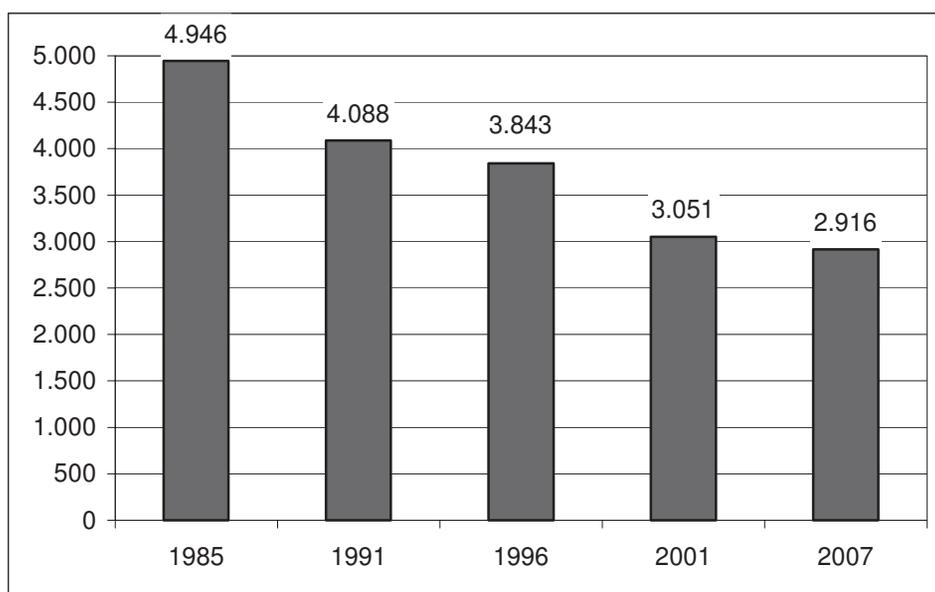
Per poter effettuare un'analisi storica di lungo periodo relativa all'andamento del numero dei distributori stradali di carburante presenti in Lombardia, che consenta cioè un raffronto con le rilevazioni effettuate a partire dal 1985, occorre prendere in considerazione unicamente gli impianti stradali in esercizio (pari a 2.987), includendo però nel conteggio solo i distributori di almeno un prodotto fra benzine e gasolio. I dati disponibili per il periodo antecedente al 2004 (anno del primo censimento regionale) non comprendevano infatti né gli impianti in sospensiva o in stato di mera autorizzazione né gli impianti dedicati esclusivamente

alla vendita di carburanti alternativi, cioè i cosiddetti monocarburante a metano o GPL. Gli impianti da prendere in considerazione risultano dunque 2.916³.

a) Caratteristiche strutturali della rete

Di seguito viene presentato l'andamento, in un arco temporale di poco superiore al ventennio, del numero complessivo degli impianti stradali di distribuzione di carburante presenti in Lombardia.

Fig. 2 - Numero complessivo degli impianti sulla rete stradale ordinaria in Lombardia (1985-2007)



Fonte: elaborazione IRER su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

Rapportando tali dati alle caratteristiche territoriali e socio-demografiche della Lombardia (vedi Tabella 2), è possibile osservare, in relazione alla diminuzione complessiva del numero degli impianti, un aumento sia del numero di abitanti e di veicoli serviti da un singolo distributore sia dei kmq mediamente coperti da ciascun impianto.

Tabella 2 - Indicatori strutturali della rete stradale lombarda (1985-2007)

Anno	1985	1991	1996	2001	2007
Impianti	4.946	4.088	3.843	3.051	2.916
Popolazione	8.839.391	8.856.074	8.901.561	9.032.554	9.642.406
Abit. / imp.	1.787	2.166	2.316	2.961	3.307
Veicoli	n.d.	n.d.	n.d.	6.730.223	7.405.090
Veicoli / imp.	n.d.	n.d.	n.d.	2.206	2.539
Superficie	23.861	23.861	23.861	23.861	23.861
Kmq / imp.	4,82	5,84	6,21	7,82	8,18

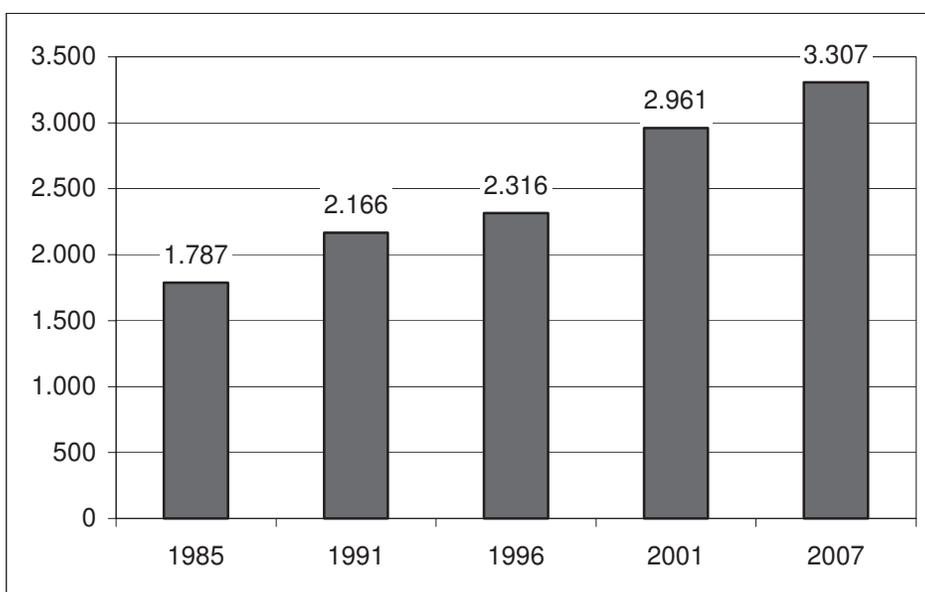
Fonte: elaborazione IRER su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati,

³ Questo dato costituirà l'universo di riferimento per tutto questo paragrafo.

E' dunque molto interessante notare come la programmazione regionale abbia consentito una massiccia razionalizzazione e riorganizzazione della rete distributiva, soprattutto tra gli anni '80 e '90 del secolo scorso, permettendo di raggiungere un equilibrio dinamico tra il n. di impianti e la domanda di mercato di riferimento (in termini di abitanti e di veicoli e della loro distribuzione sul territorio), con indicatori che, come vedremo successivamente, sono di assoluta eccellenza anche in chiave comparativa con altre realtà territoriali regionali e nel contesto europeo.

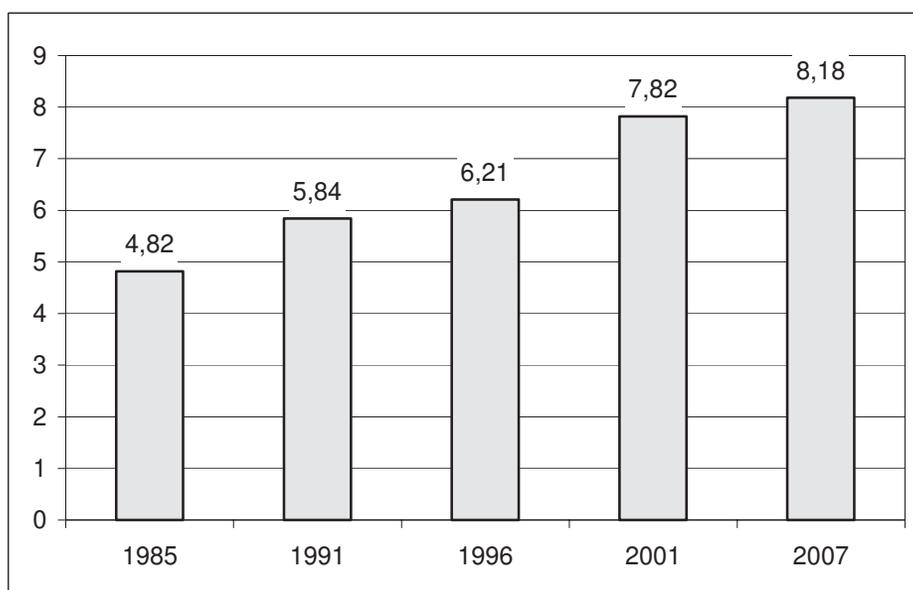
Se si guarda al numero di abitanti mediamente serviti da ciascun impianto, si vede infatti come (Figura 3), in Lombardia, in circa vent'anni si sia passati da 1787 a 3307, pressoché raddoppiando il bacino di utenza di riferimento; una progressione simile si ha se si adotta come unità di misura quella della superficie territoriale servita da ogni impianto (Figura 4).

Fig. 3 - Abitanti per impianto in Lombardia (1985-2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati, ISTAT

Fig. 4 - Kmq per impianto in Lombardia (1985-2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati, ISTAT

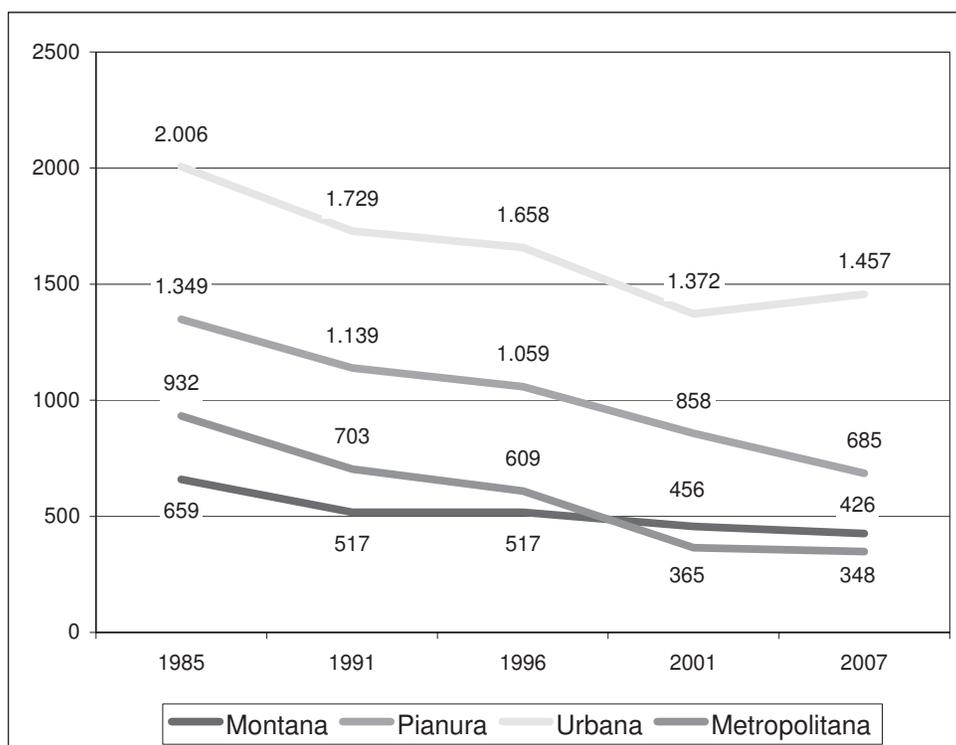
Come si evince dalla successiva tabella (che presenta l'andamento del numero di impianti disaggregato per macro-aree omogenee, così come individuate dai vari Piani di razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti della Lombardia), dopo due fasi caratterizzate da una forte diminuzione del numero di impianti, registrate nel secondo quinquennio degli anni '80 (in particolare nelle macro-aree montana e metropolitana) e nel secondo quinquennio degli anni '90 (quando la macro-area metropolitana milanese ha più che dimezzato il numero dei propri impianti), dall'anno 2000 in poi l'andamento complessivo si è stabilizzato, presentando tassi di decrescita notevolmente ridotti.

Un certo calo del numero di impianti si riscontra ancora nelle macro-aree di pianura, dove la riduzione nel corso degli ultimi vent'anni è stata più contenuta e più graduale; addirittura in ripresa risulta invece il numero di impianti presenti nella macro-area urbana della fascia pedemontana, quella, del resto, caratterizzata dal maggior sviluppo insediativo e di motorizzazione.

Tabella 3 - Numero di impianti stradali per macro-area in Lombardia (1985-2007)

Macro-area	1985	Δ%	1991	Δ%	1996	Δ%	2001	Δ%	2007	Δ%
Montana	659	-27,5%	517	+0,0%	517	-13,40%	456	-6,58%	426	-13,40%
Pianura	1.349	-18,4%	1.139	-7,6%	1.059	-23,40%	858	-20,16%	685	-23,40%
Urbana	2.006	-16,0%	1.729	-4,3%	1.658	-20,80%	1.372	+6,20%	1.457	-20,80%
Metropolitana	932	-32,6%	703	-15,4%	609	-66,80%	365	-4,66%	348	-66,80%
Lombardia	4.946	-21,0%	4.088	-6,4%	3.843	-26,00%	3.051	-4,42%	2.916	-26,00%

Fig. 5 – Trend del n. degli impianti su rete stradale ordinaria, per macro-area, in Lombardia (1985-2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati

b) Ripartizione degli impianti per proprietà e per bandiera

Come nella generalità delle realtà europee e dei Paesi maggiormente industrializzati, la ripartizione visibile al consumatore dell'offerta di carburanti per autotrazione in Lombardia riguarda un numero abbastanza limitato di grandi imprese. Difatti, ciascun impianto veste, solitamente, i colori (si dice nel settore che issa la "bandiera") di una compagnia fornitrice del prodotto petrolifero a cui il gestore ed il proprietario dell'impianto sono contrattualmente legati.

Considerando quindi la società o la "compagnia petrolifera" di riferimento, gli impianti collocati su rete stradale ordinaria in esercizio, presenti in Lombardia al 31 dicembre 2007, mostrano la seguente ripartizione:

Tabella 4 - Ripartizione degli impianti su rete stradale ordinaria per "bandiera" (31 dicembre 2007)

Compagnia	n°	% su totale	% su dichiarati	% su colorate / % su bianche
API - IP	502	17,22%	17,49%	18,36%
AGIP	484	16,60%	16,86%	17,70%
ESSO	338	11,59%	11,78%	12,36%
TAMOIL	313	10,73%	10,91%	11,45%
SHELL	308	10,56%	10,73%	11,27%
Q8 / Kuwait	299	10,25%	10,42%	10,94%
ERG	266	9,12%	9,27%	9,73%
TOTAL (- FINA - ELF)	233	7,99%	8,12%	8,52%
<i>Pompe colorate ("Big 8")</i>	<i>2.743</i>	<i>94,07%</i>	<i>95,57%</i>	<i>100%</i>
<i>Pompe bianche</i>	<i>127</i>	<i>4,36%</i>	<i>4,43%</i>	<i>100%</i>
<i>Totale "dichiarati"</i>	<i>2.870</i>	<i>98,42%</i>	<i>100%</i>	
<i>"Non dichiarato"</i>	<i>46</i>	<i>1,58%</i>		
Totale	2.916	100%		

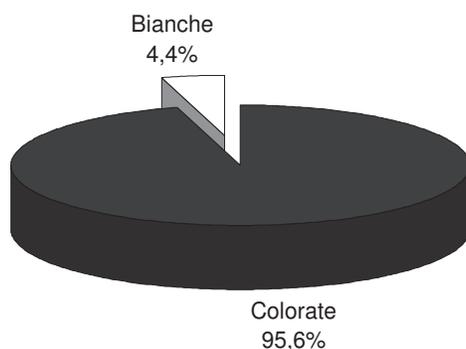
Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati

Si noti che l'adozione di una compagnia di riferimento non coincide con l'assetto proprietario dell'impianto; infatti solo una parte della rete è posseduta dalle compagnie (cosiddetti impianti sociali), mentre un'altra parte, assai consistente, è di proprietà di intermediari (impianti convenzionati) che poi noleggiato alle compagnie gli stessi, issando la loro "bandiera".

Anche in Lombardia, tuttavia, pare essere in crescita il fenomeno delle "pompe bianche", ormai superiori ad una percentuale di mercato a livello nazionale del 7%⁴. Per quanto la diversa distribuzione dei dati mancanti non consenta di trarre inferenze sicure, gli "impianti bianchi" sembrerebbero maggiormente diffusi nelle macro-aree di montagna e di pianura, mentre nelle macro-aree urbane e nella macro-area metropolitana milanese risulterebbe più netto il predominio delle grandi compagnie.

⁴ A livello nazionale gli "impianti bianchi", secondo Fegica - CISL (http://www.adnkronos.com/Speciali/Energia/NotizieManuali/01_240207.html), sarebbero - a febbraio 2009 - circa 1.500 - 2.000, pari a circa il 7% del mercato. Secondo dati UTIF, invece, il numero delle "pompe bianche" sarebbe addirittura intorno ai 3.000 impianti, pari a circa il 13% del mercato.

Fig. 6 - Ripartizione degli impianti su rete stradale ordinaria in Lombardia fra pompe “colorate” e “bianche” (31 dicembre 2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati

Un altro dato molto interessante, è quello relativo alla presenza di impianti di distribuzione di carburante presso grandi strutture di vendita al dettaglio (centri commerciali, ipermercati, parchi commerciali o supermercati che siano). E' infatti noto che anche nel nostro Paese si è recentemente fatta strada la tesi secondo cui la Grande Distribuzione Organizzata, al pari, soprattutto, delle analoghe realtà francese ed inglese, sarebbe un nuovo attore ideale per arricchire e rafforzare la concorrenza nel settore.

Ebbene, anche rispetto a questo punto visuale, si vede come la Lombardia abbia già una struttura di offerta assai più avanzata della media nazionale, se è vero che (Tabella 5) la Grande Distribuzione Organizzata, disponeva già al termine del 2007 di oltre un terzo dei propri impianti nella sola Lombardia rispetto al totale nazionale. Se poi si considera che, nel corso del 2008 e dei primi mesi del 2009, molti punti vendita della Grande Distribuzione Organizzata si sono dotati o si stanno dotando delle autorizzazioni necessarie per distribuire il carburante, si vede come la rete lombarda sia, anche sotto questo profilo, assolutamente aperta ed all'avanguardia, almeno rispetto alla situazione nazionale.

Tabella 5 - Impianti di distribuzione carburanti delle compagnie petrolifere presso Grandi Strutture di Vendita.

Regione	N° punti vendita negli ipermercati con marchio compagnia e in co-branding
Piemonte	13
Valle d'Aosta	1
Liguria	3
Lombardia	36
Trentino	0
Friuli Venezia Giulia.	4
Veneto	5
Emilia-Romagna	9
Toscana	4
Umbria	0
Marche	2
Lazio	6
Molise	1
Abruzzo	6
Campania	3
Puglia	5
Basilicata	0
Calabria	2
Sicilia	0
Sardegna	2

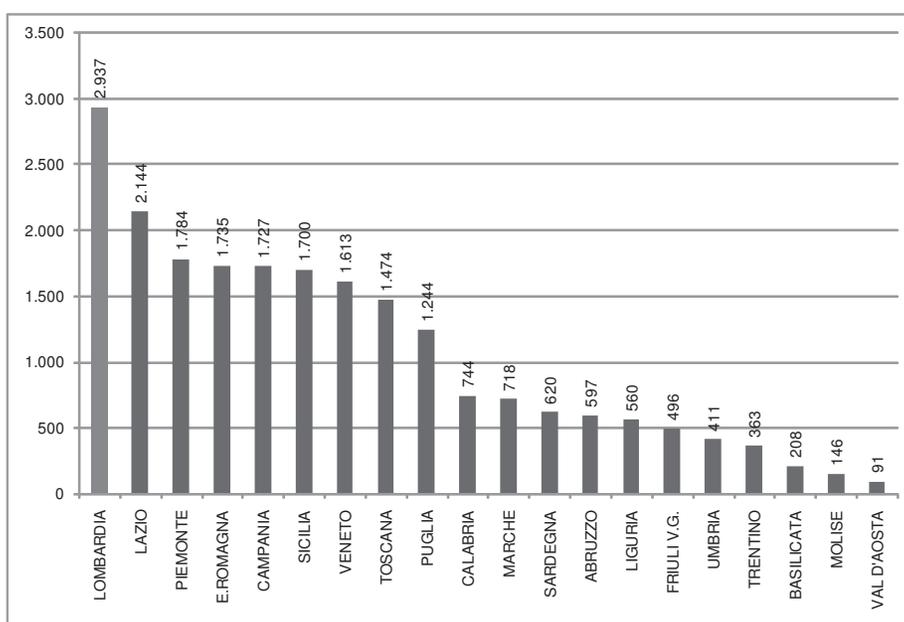
Fonte: stime Unione Petrolifera al 31 dicembre 2007.

c) La rete lombarda a confronto con quella delle altre Regioni italiane

Per collocare correttamente le caratteristiche e la dinamica della rete distributiva carburanti della Lombardia è utile operare un confronto sia con le altre Regioni italiane – come sarà fatto in questo sottoparagrafo - sia – come avverrà nel sottoparagrafo successivo - con i Paesi europei dotati di reti distributive di qualità particolarmente elevata.

Per valutare adeguatamente l'evoluzione del numero di impianti di distribuzione di carburante in Lombardia, può essere utile posizionare innanzitutto la rete lombarda all'interno del panorama italiano. Per operare tale confronto, sono stati utilizzati i dati forniti per il 2007 dall'Unione Petrolifera, che divergono leggermente dalle risultanze dei censimenti effettuati da Regione Lombardia. I dati di Unione Petrolifera registrano circa 21.400 impianti distribuiti sul territorio nazionale, così ripartiti per regione.

Fig. 7 - Numero di impianti di distribuzione carburanti nelle Regioni italiane (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

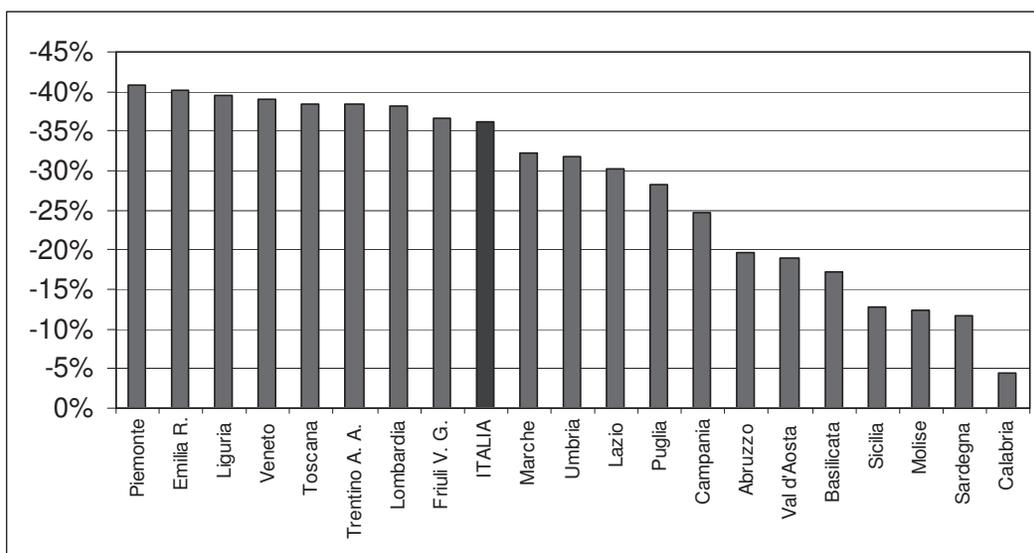
Questi dati vanno innanzitutto guardati alla luce dell'obiettivo, da tempo al centro della programmazione regionale lombarda, così come di quelle di altre Regioni, di razionalizzazione della rete e di eliminazione degli impianti "meno efficienti".

Se si guarda all'obiettivo indicato nel programma quadriennale approvato con la DCR 15 dicembre 2004 n. VII/1137, e precisamente alla fine del paragrafo 1.3, si può fare un primo commento agli esiti della programmazione stessa. Infatti, la DCR VII/1137 delineava due possibili scenari alternativi, l'uno basato sul mantenimento dello stesso tasso di chiusure e di riduzione del n. di impianti verificatosi nel decennio 1991-2001, giungendo ad ipotizzare un saldo negativo negli impianti pari a 207 unità; l'altro scenario assumeva invece il mantenimento del tasso di chiusure e di riduzione del n. di impianti del quinquennio 1996-2001, ipotizzando un numero maggiore di chiusure (317). Anche se il n. di chiusure è stato in effetti assai più limitato nel corso dell'ultimo decennio rispetto a quello che ha segnato gli anni '80 e '90, risulta confermata la previsione fatta nella DCR 1137, relativa al progressivo e graduale raggiungimento degli obiettivi individuati nel primo scenario considerato.

Anche guardando alle dinamiche che hanno contestualmente caratterizzato le altre Regioni, risaltano l'entità e la pervasività del processo di razionalizzazione avvenuto in Lombardia, che permette oggi di prefigurare uno scenario di sostanziale stabilità nel numero di punti vendita, ancorché con margini di ulteriore riduzione specie in talune aree.

Osservando l'andamento delle diverse reti regionali nel lungo periodo (Fig. 8), è possibile notare come tutte le regioni dell'Italia settentrionale (ad eccezione della Valle D'Aosta) siano state interessate, nel periodo 1985-2006, da una riduzione del numero di impianti stradali di distribuzione carburante molto vicina (ed in alcuni casi leggermente superiore) al 40%.

Figura 8 - Tassi di decremento del n. di impianti di distribuzione carburanti nelle Regioni italiane (1985-2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Se prendiamo infatti in considerazione il periodo di tempo più vicino a noi, ovvero il quinquennio 2001-2006, come si evince dalla Tabella 6, i tassi di decremento proseguono ma sono assai più contenuti: quasi tutte le regioni italiane sono state caratterizzate da trend negativi per quanto riguarda il numero di distributori presenti, con l'eccezione di alcune regioni, tipicamente situate lungo la dorsale appenninica centro-meridionale, ove si è registrata una leggera crescita degli impianti (segnate in verde nella fig. 7).

Tabella 6 – N. di impianti di distribuzione di carburanti nelle Regioni italiane e tasso di variazione (2001-2006)

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Δ% '01-'06
Abruzzo	581	595	615	599	601	604	4,0%
Basilicata	204	196	202	206	205	211	3,4%
Calabria	734	713	705	714	719	728	-0,8%
Campania	1.716	1.690	1.631	1.657	1.688	1.739	1,3%
Emilia R.	1.833	1.791	1.739	1.723	1.706	1.725	-5,9%
Friuli V.G	576	571	536	533	509	498	-13,5%
Lazio	2.210	2.134	2.121	2.127	2.130	2.147	-2,9%
Liguria	639	596	576	573	573	572	-10,5%
Lombardia	3.169	3.105	3.026	2.988	2.969	2.971	-6,2%

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Δ% '01-'06
Marche	702	690	683	691	702	708	0,9%
Molise	140	139	135	137	137	142	1,4%
Piemonte	1.956	1.862	1.812	1.795	1.771	1.789	-8,5%
Puglia	1.296	1.226	1.194	1.199	1.221	1.232	-4,9%
Sardegna	640	631	622	619	624	620	-3,1%
Sicilia	1.851	1.779	1.773	1.758	1.772	1.762	-4,8%
Toscana	1.555	1.511	1.475	1.483	1.482	1.472	-5,3%
Trentino A.A.	422	408	402	392	378	373	-11,6%
Umbria	430	420	415	417	415	416	-3,3%
V. Aosta	95	92	93	91	91	90	-5,3%
Veneto	1.725	1.675	1.644	1.632	1.605	1.631	-5,4%
ITALIA	22.474	21.824	21.399	21.334	21.298	21.430	-4,6%

Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Le altre regioni del centro-sud hanno presentato tassi di decrescita molto bassi, compresi fra lo 0% ed il -5% (in giallo). Le regioni del nord si dividono invece fra regioni – tra cui la Lombardia – in moderata riduzione, con tassi di decrescita compresi fra il -5% ed il -10% (in arancione), e regioni in forte riduzione, con tassi di decrescita superiori al -10% (in rosso).

Fig. 9 – Visualizzazione cartografica dei tassi di variazione 2001-06 nel n. di impianti per Regione



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Come si vede dalla Tab. 7, la rete distributiva carburanti è abbastanza differenziata tra le singole regioni, per tipologia di impianto, per densità e per grado di automazione.

Tabella 7- Impianti in esercizio al 31 dicembre 2007 del campione UP per Regioni, loro densità e grado di automazione

REGIONI	RESIDENTI al 31/12/2007	TOTALE punti vendita carburanti (campione)	DENSITA' (abitanti / impianto)	DETTAGLIO DEL TOTALE		
				Selfservice		con post-pay e serv.
				pre-pay	con solo post-pay	
PIEMONTE	4.401.266	1.784	2.467	1.214	388	205
VAL D'AOSTA	125.979	91	1.384	48	21	8
LIGURIA	1.609.822	560	2.875	372	131	79
LOMBARDIA	9.642.406	2.937	3.283	1.988	540	511
TRENTINO	1.007.267	363	2.775	316	101	44
FRIULI V.G.	1.222.061	496	2.464	228	61	74
VENETO	4.832.340	1.613	2.996	1.129	366	358
E.ROMAGNA	4.275.802	1.735	2.464	1.101	250	355
TOSCANA	3.677.048	1.474	2.495	1.008	325	257
UMBRIA	884.450	411	2.152	275	62	41
MARCHE	1.553.063	718	2.163	544	69	129
LAZIO	5.561.017	2.144	2.594	1.290	145	294
MOLISE	320.838	146	2.198	68	14	23
ABRUZZO	1.323.987	597	2.218	418	45	132
CAMPANIA	5.811.390	1.727	3.365	637	129	150
PUGLIA	4.076.546	1.244	3.277	609	160	185
BASILICATA	591.001	208	2.841	76	21	42
CALABRIA	2.007.707	744	2.699	242	81	106
SICILIA	5.029.683	1.700	2.959	797	180	205
SARDEGNA	1.665.617	620	2.686	434	91	93
TOTALE CAMPIONE	59.619.290	21.312	2.797	12.794	3.180	3.291
Il campione comprende : Api, ENI Div. R.&M. (marchio Agip), Erg Petroli, Esso, IES, IP Italiana Petroli, Q8, Shell, Tamoil e Total.						
LA COMPLESSIVA RETE ITALIANA DI PUNTI VENDITA E' STIMATA IN 21.312						

Fonte: elaborazione Regione Lombardia su dati Unione Petrolifera

Per effettuare un confronto ci si è basati su alcuni parametri standard largamente accettati negli studi su questo settore. La qualità di una rete di distribuzione di carburanti è infatti un concetto multi-dimensionale: essa non è univocamente correlata con l'efficienza economica (misurata di solito con gli erogati medi di prodotto venduto), ma dipende anche dal grado di capillarità, che rende il prodotto maggiormente accessibile da parte dei consumatori.

Una semplice misura standard del grado di capillarità della rete è data dai chilometri quadrati medi di superficie serviti da ogni impianto. Essa rappresenta però una misura inversa: quanti meno chilometri quadrati di superficie ci sono in media per un singolo impianto, quanto più è capillare la rete distributiva. Tale indicatore dipende, come si vedrà, dalla densità abitativa di una regione (misurata come numero di abitanti per unità di superficie): più densamente è popolata una regione, più capillare dovrà essere la rete per preservare la qualità del servizio. La densità abitativa va tuttavia ponderata con l'indice di motorizzazione della regione (misurato come numero di veicoli per abitante): quanto maggiormente motorizzata è una popolazione, tanto più capillare dovrebbe essere la rete distributiva di carburanti per poter offrire una data qualità del servizio. E' utile ora riportare insieme tutte le suddette statistiche in un'unica tabella (Tab. 8), al fine di realizzare subito alcuni confronti e trarne alcune indicazioni.

Alla luce di quanto appena detto, considerando l'ampia variabilità della densità abitativa delle Regioni italiane, sembra ragionevole che, laddove vi sia una maggiore densità abitativa, vi sia anche la necessità di una rete più capillare. E' il caso della Lombardia, che ha una densità abitativa molto elevata, seconda in Italia e in Europa (perlomeno nei Paesi studiati) solo alla Campania. E' immediato notare poi come la Lombardia abbia un indice di motorizzazione superiore a quello delle altre regioni italiane, e come queste ultime mostrino indici di motorizzazione maggiori degli altri Paesi europei: tutte hanno infatti un indice di motorizzazione superiore a 0,7, mentre gli altri Paesi considerati non superano lo 0,666 dell'Austria, partendo dal minimo di 0,525 del Regno Unito.

Queste chiare differenze rendono necessaria in Italia una rete distributiva di carburanti più capillare rispetto a quella degli altri Paesi europei. E' altresì comprensibile che la Lombardia abbia la rete distributiva più capillare d'Italia, al pari del Lazio, con 8 chilometri quadrati per impianto.

Tabella 8 - Indicatori per valutare la qualità delle diverse reti distributive (2006)

Regioni / Paesi	Densità abitativa (Abitanti / Superficie)	Indice di motorizzazione (Veicoli / Abitanti)	Grado di capillarità (Superficie / Impianti)	Efficienza economica (Erogato medio - 1.000 lt.)
Abruzzo	121,32	0,795	17,9	1.440
Basilicata	59,19	0,701	47,4	1.438
Calabria	132,51	0,712	20,7	1.524
Campania	425,97	0,722	7,8	1.464
Emilia Romagna	190,92	0,832	12,8	1.778
Friuli V.G.	154,41	0,796	15,8	1.634
Lazio	319,28	0,862	8,0	1.638
Liguria	296,71	0,802	9,5	1.711
Lombardia	400,04	0,767	8,0	1.938
Marche	158,49	0,845	13,7	1.495
Molise	72,19	0,762	31,2	1.258
Piemonte	171,27	0,814	14,2	1.527
Puglia	210,22	0,665	15,7	1.672
Sardegna	68,89	0,719	38,9	1.643
Sicilia	195,16	0,773	14,6	1.480

Regioni / Paesi	Densità abitativa (Abitanti / Superficie)	Indice di motorizzazione (Veicoli / Abitanti)	Grado di capillarità (Superficie / Impianti)	Efficienza economica (Erogato medio - 1.000 lt.)
Toscana	158,22	0,867	15,6	1.759
Trentino A.A.	73,1	0,729	36,5	1.753
Umbria	103,24	0,871	20,3	1.443
Val d'Aosta	38,2	1,472	36,3	1.345
Veneto	259,6	0,773	11,3	1.834
ITALIA	196,23	0,782	14,1	1.660
AUSTRIA	98,56	0,666	29,8	2.260
BELGIO	344,32	0,555	9,3	1.535
FINLANDIA	15,54	0,564	169	2.470
FRANCIA	115,81	0,572	41,3	3.105
GERMANIA	230,9	0,626	23,7	2.960
REGNO UNITO	249,03	0,525	25,8	3.805
SPAGNA	86,48	0,563	58,4	3.405
SVEZIA	20,11	0,527	121,6	2.560

Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera, ISTAT, ACI, Ministero dei Trasporti, Eurostat

Per quanto riguarda l'**erogato medio**, che prendiamo come indice di efficienza economica della rete (pur risentendo tale parametro anche di altre variabili, come ad esempio la cilindrata media del parco veicolare, la ripartizione di quest'ultimo fra veicoli alimentati a benzina e veicoli alimentati a gasolio e l'incidenza dei veicoli a metano, a GPL o ibridi) e che vedremo più in dettaglio nella sezione f) di questo sottoparagrafo, il Regno Unito presenta il valore più alto in Europa, seguito nell'ordine da Spagna, Francia e Germania. Svezia, Finlandia e Austria, in ordine decrescente, hanno un erogato medio decisamente più basso di quello dei quattro Paesi più efficienti, ma ancora più alto di quello di tutte le regioni italiane. Solo il Belgio, fra i Paesi europei analizzati, ha un erogato più basso di quello dell'Italia e delle più efficienti regioni italiane. Le esigenze di capillarità della rete italiana, dovute a un'elevata densità abitativa e ad un alto indice di motorizzazione giustificano, almeno in parte, un erogato medio relativamente basso.

E' da notare tuttavia come la Lombardia sia, in Italia, la regione con l'erogato medio di gran lunga più elevato, con 1.953.000 mc di carburante, a fronte del 1.805.000 del Veneto, secondo classificato, e di una media nazionale di 1.648.000 mc . Anche alla luce dello studio condotto sugli erogati medi dei vari bacini territoriali della Lombardia, è possibile ipotizzare che in talune zone della Regione, come il sud-est, siano ancora possibili recuperi di efficienza da realizzare attraverso la chiusura mirata di impianti. Si osserva però che, alla luce dei dati qui presentati, la gran parte del processo di razionalizzazione si sia già compiuta; si tratta oggi di completarlo attraverso delle "limature" mirate a specifiche situazioni locali.

Si veda in proposito la Tabella 9 inerente l'erogato dei punti vendita carburanti al 31 dicembre 2007.

Tabella 9 - Vendite relative all'anno 2007 Rete impianti in esercizio al 31 dicembre 2007

REGIONI	V E N D I T E			NUMERO P.V.	EROGATO MEDIO (mc.)
	Benzina rete (1)	Gasolio rete (1)	Benzina + Gasolio rete		
	'ooo mc.	'ooo mc.	'ooo mc.		
PIEMONTE	1.149	1.545	2.694	1.784	1.510
VAL D'AOSTA	61	58	119	91	1.306
LIGURIA	444	516	961	560	1.716
LOMBARDIA	2.550	3.185	5.735	2.937	1.953
TRENTINO	257	388	646	363	1.779
FRIULI V.G.	443	346	789	496	1.591
VENETO	1.202	1.709	2.911	1.613	1.805
E.ROMAGNA	1.198	1.820	3.018	1.735	1.740
TOSCANA	1.122	1.425	2.547	1.474	1.728
UMBRIA	206	341	547	411	1.332
MARCHE	392	645	1.037	718	1.444
LAZIO	1.600	1.901	3.501	2.144	1.633
MOLISE	56	118	174	146	1.190
ABRUZZO	324	519	843	597	1.411
CAMPANIA	1.129	1.386	2.515	1.727	1.456
PUGLIA	818	1.240	2.058	1.244	1.655
BASILICATA	106	186	291	208	1.401
CALABRIA	432	669	1.102	744	1.481
SICILIA	1.272	1.344	2.616	1.700	1.539
SARDEGNA	488	520	1.008	620	1.625
	15.249	19.862	35.112	21.312	1.648

(*) Comprende : Api, ENI Div. R.&M. (marchio Agip), Erg Petroli, Esso, IES, IP Italiana Petroli, Q8, Shell, Tamoil e Total.

(1) Le densita' adottate sono rispettivamente di 0,738 per la benzina e 0,829 per il gasolio.

Fonte: elaborazione Regione Lombardia su dati Unione Petrolifera

Tabella. 9bis - Vendite relative all'anno 2007; impianti in esercizio al 31 dicembre 2007, totali per tipologia di rete

	Benzina rete (1) 'ooo mc.	Gasolio rete (1) 'ooo mc.	Benzina + Gasolio rete 'ooo mc.	NUMERO P.V.	EROGATO MEDIO (mc.)
RETE ORDINARIA	14.953	17.428	32.380	22.038	1.469
RETE AUTOSTRAD.	917	2.913	3.830	462	8.289
TOTALE ITALIA (*)	15.870	20.340	36.210	22.500 (2)	1.609

(1) Le densita' adottate sono rispettivamente di 0,738 per la benzina e 0,829 per il gasolio.

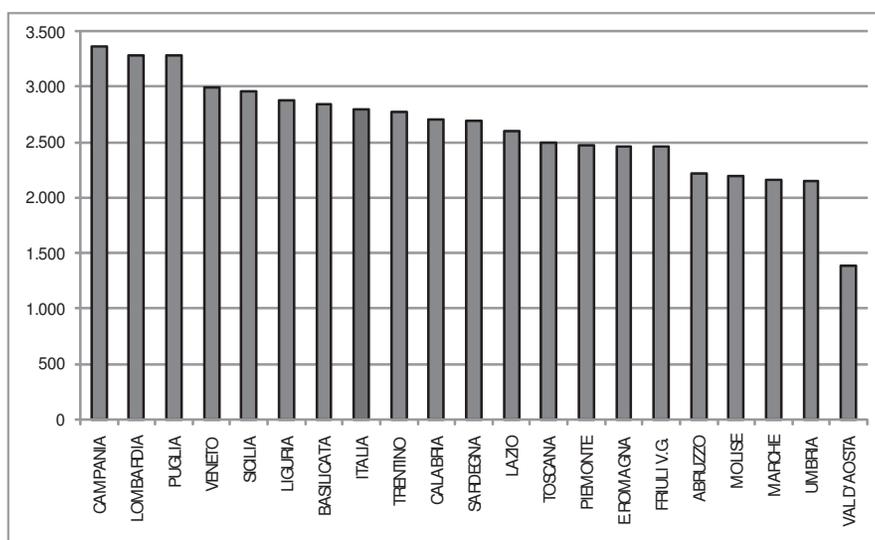
(2) Stima Unione Petrolifera "GDL Normativa Rete".

Fonte: elaborazione Regione Lombardia su dati Unione Petrolifera

Le tabelle, che presentano un confronto fra le diverse Regioni italiane, indicano in maniera piuttosto netta come la rete lombarda si caratterizzi, all'interno del panorama nazionale, per il fatto di saper coniugare nella maniera più decisa le esigenze di concentrazione proprie della distribuzione moderna con il bisogno di capillarità nell'approvvigionamento delle risorse tipico di un territorio fortemente urbanizzato quale quello dell'Italia in generale e della Lombardia in particolare.

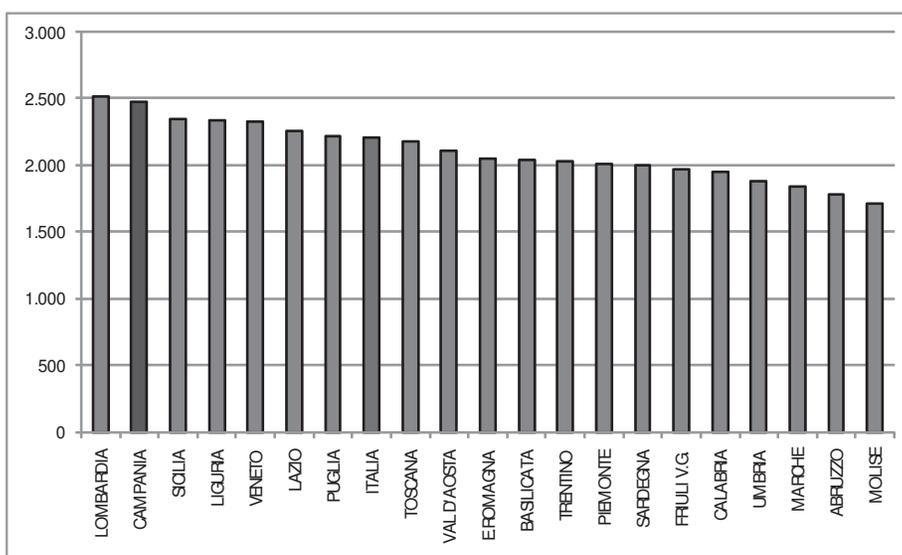
Gli indicatori costruiti in tabella mostrano infatti come gli impianti di quest'ultima regione presentino, rispetto a quelli delle altre, dimensioni significativamente maggiori: un impianto lombardo copre, mediamente, 2.466 veicoli (il valore più elevato a livello nazionale, superiore del 15% alla media italiana, pari a 2.159 veicoli per impianto) e 3.213 persone (il terzo risultato a livello nazionale, superiore del 16% alla media italiana, pari a 2.759 abitanti per impianto).

Fig.10 - Abitanti per impianto nelle Regioni italiane (2007)



Fonte: elaborazione Regione Lombardia su dati Unione Petrolifera. ISTAT

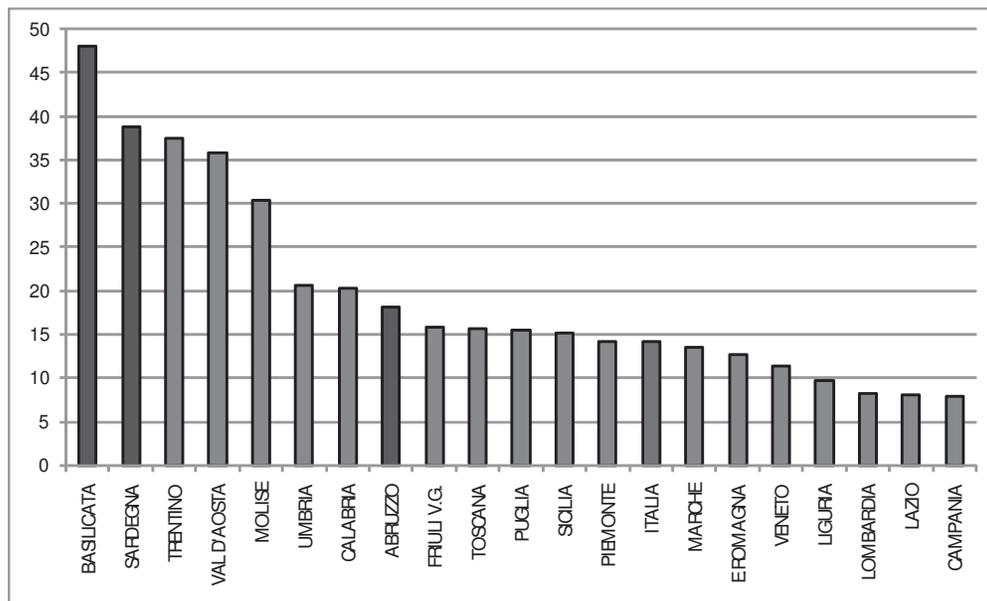
Fig. 11 - Veicoli per impianto nelle Regioni italiane (2007)



Fonte: elaborazione Regione Lombardia su dati Unione Petrolifera. ISTAT

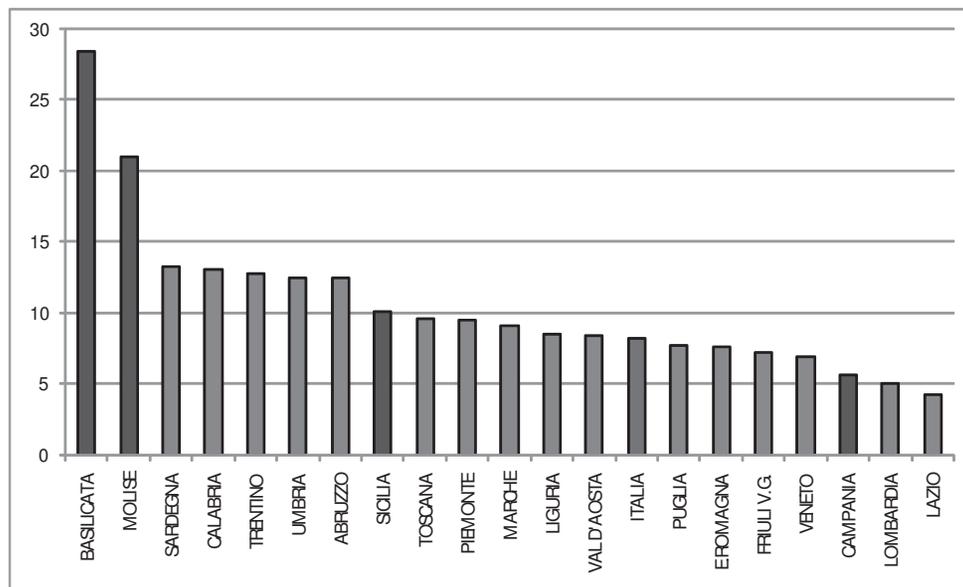
Al contempo la rete lombarda si caratterizza per indici di densità che evidenziano la notevole capillarità di impianti sul territorio regionale: un impianto lombardo copre infatti, mediamente, 4,8 km di percorrenza sulla rete stradale (il secondo valore più basso a livello nazionale, inferiore del 39% rispetto alla media italiana, pari a 7,9 km per impianto) e 8 kmq di superficie territoriale servita (il secondo valore più basso a livello nazionale, inferiore del 43% rispetto alla media italiana, pari a 14,1 kmq per impianto).

Fig. 12 - Kmq di sup territoriale servita da ogni impianto nelle Regioni italiane (2007)



Fonte: elaborazione Regione Lombardia su dati Unione Petrolifera. ISTAT

Fig. 13 - Km di percorrenza stradale per impianto nelle Regioni italiane (2007)

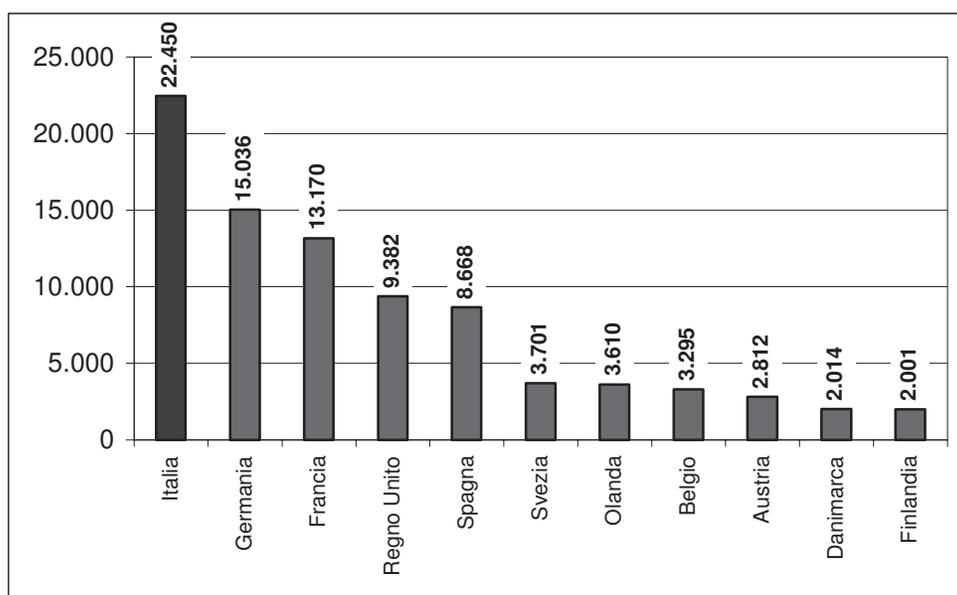


Fonte: elaborazione Regione Lombardia su dati Unione Petrolifera. ISTAT

d) La rete lombarda a confronto con l'Europa

Oltre a quanto già accennato in precedenza, i dati dell'Unione Petrolifera consentono, fino al 2006, un confronto fra 11 Paesi, tutti appartenenti all'Unione Europea. In termini assoluti è più che evidente la dimensione decisamente maggiore della rete italiana rispetto a quelle degli altri Paesi considerati.

Fig. 14 - Numero di impianti di distribuzione carburanti in alcuni Paesi europei (2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

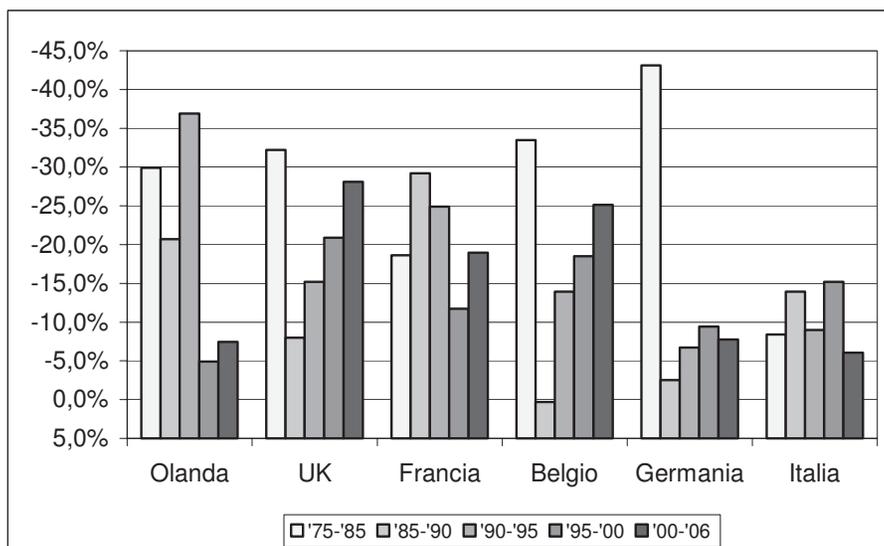
Un'analisi di lungo periodo evidenzia una distinzione, all'interno del trend globale di concentrazione del settore, fra Paesi che hanno seguito strategie di riduzione costanti nel tempo (fra cui Francia e Italia) e Paesi ove la riduzione del numero degli impianti risulta meno continua (come Germania e Regno Unito), anche in ragione del fortissimo numero di chiusure avvenute negli anni '70-'80.

Tabella 10 - Numero di impianti di distribuzione carburanti in alcuni Paesi europei (1975-2006)

Paese	1975	Δ%	1985	Δ%	1990	Δ%	1995	Δ%	2000	Δ%	2006
Olanda	11.700	-29,9%	8.200	-20,7%	6.500	-36,9%	4.100	-4,9%	3.900	-7,4%	3.610
UK	31.200	-32,2%	21.150	-8,0%	19.450	-15,2%	16.500	-20,9%	13.050	-28,1%	9.382
Francia	42.500	-18,6%	34.600	-29,2%	24.500	-24,9%	18.400	-11,7%	16.250	-19,0%	13.170
Belgio	9.400	-33,5%	6.250	0,3%	6.270	-13,9%	5.400	-18,5%	4.400	-25,1%	3.295
Germania	34.800	-43,1%	19.800	-2,5%	19.300	-6,7%	18.000	-9,4%	16.300	-7,8%	15.036
Italia	39.300	-8,4%	36.000	-13,9%	31.000	-9,0%	28.200	-15,2%	23.900	-6,1%	22.450

Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Fig. 15 – Dinamiche nel numero di impianti di distribuzione carburanti in alcuni Paesi europei (1975-2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Il confronto con le caratteristiche territoriali, condotto a livello internazionale, evidenzia come, considerando il numero di abitanti ed il numero di veicoli teoricamente assegnati, in media, ad un singolo distributore, l'Italia si caratterizzi per la ridotta dimensione degli impianti: in questo caso, infatti, i valori risultano paragonabili a quelli di Paesi che, con una densità di popolazione decisamente inferiore a quella italiana, dovrebbero presentare stazioni di servizio mediamente più ampie.

Relativamente a questo aspetto, se la rete italiana si conferma come decisamente distante dal modello delle reti rarefatte proprie di alcuni Paesi europei, la rete lombarda è più prossima a questi ultimi in termini di efficienza ma mantiene una buona capillarità.

Tabella 11 - Indicatori strutturali delle reti stradali in alcuni Paesi europei (2006)

Paese	N° impianti	Superficie	Kmq / impianti	Rete stradale ⁵	Km rete / impianti
Austria	2.812	83.871	29,8	105.663	37,6
Belgio	3.295	30.528	9,3	149.739	45,4
Danimarca	2.014	43.093	21,4	71.952	35,7
Finlandia	2.001	338.145	169,0	103.212	51,6
Francia	13.170	543.965	41,3	998.001	75,8
Germania	15.036	357.030	23,7	644.441	42,9
Italia	22.450	301.338	13,4	668.721	29,8
Lombardia	2.971	23.861	8,0	70.647	23,8
Olanda	3.610	41.528	11,5	131.616	36,5
Regno Unito	9.382	242.514	25,8	416.226	44,4
Spagna	8.668	505.988	58,4	663.848	76,6
Svezia	3.701	449.964	121,6	139.847	37,8

Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera, Eurostat

⁵ Il dato si riferisce al totale della rete stradale (autostrade, strade nazionali, regionali, provinciali e comunali).

Le differenze di erogato medio fra la Lombardia e i più efficienti Paesi europei si spiegano anche per le diversità del tipo di modello distributivo adottato. Mentre negli altri Paesi europei presi a confronto viene applicato sull'intero territorio un unico modello distributivo, basato su stazioni di servizio ben distanziate l'una dall'altra, con un esteso sviluppo del *self-service* e con un'ampia gamma di servizi offerti (anche *non-oil*), la rete lombarda si caratterizza invece per un pluralismo di modelli distributivi utilizzati: il modello distributivo prevalente in Europa è presente in Lombardia solo sulle autostrade e sulla rete stradale ad alta urbanizzazione; nelle aree di montagna o in quelle di pianura meno abitate, invece, c'è ancora una prevalenza di punti isolati e di chioschi con un'offerta di servizi molto più limitata e concentrata sull'*oil*. Una ulteriore riduzione dei chioschi e dei punti isolati nell'ordine del 5%-10% risulterebbe pertanto desiderabile. Anche le stazioni di rifornimento sono mediamente più presenti in Lombardia e in Italia di quanto non lo siano negli altri Paesi europei. Da notare che questa circostanza consente all'automobilista in Lombardia una minore percorrenza chilometrica necessaria per raggiungere il punto di rifornimento e, considerando il costo/km di una vettura di piccola/media cilindrata secondo le Tabelle ACI, di circa 0,35 Euro per km, provoca un effettivo e significativo risparmio anche sul costo indiretto del rifornimento.

Merita infine un commento il livello di automazione raggiunto dagli impianti. In proposito, l'Italia, come anticipato, è molto indietro rispetto agli altri Paesi europei nello sviluppo delle modalità di pagamento *self-service*. Mentre vari Paesi del nord Europa sono dotati di *self-service* in più del 90% dei punti vendita (100% nei Paesi scandinavi, 99% in Germania, 98% in Regno Unito e Olanda), in Italia tale modalità di vendita è presente solo nel 29% degli impianti. Solo la Spagna, con il 24% dei punti vendita, è su questo aspetto più arretrata dell'Italia.

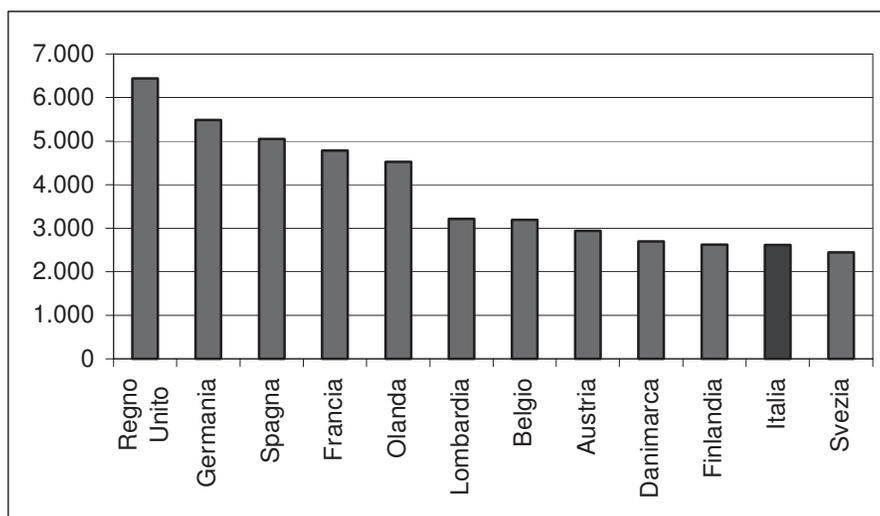
La Lombardia, negli ultimi anni, ha notevolmente aumentato la sua dotazione di *self-service*, che rimane però ancora insufficiente. E' vero che, secondo i dati rilevati da Regione Lombardia attraverso i Comuni nei censimenti regionali, la presenza del *pre-pay* è aumentata dal 43,1% nel 2004 al 62,1% del 2007 e quella del *post-pay* è aumentata dal 18% del 2004 al 26,8% del 2007, ma le percentuali di diffusione rimangono ancora basse in confronto a quelle degli altri Paesi europei. Come atteso, in Lombardia il *post-pay* è molto più diffuso sulla rete autostradale, dove il suo grado di diffusione sale al 50%, che su quella stradale, mentre il *pre-pay* è molto meno diffuso sulla rete autostradale, dove il suo grado di penetrazione si riduce al 49%, che su quella stradale. C'è dunque spazio, relativamente a questo aspetto, per ulteriori investimenti.

Anche per quanto riguarda le attività *non-oil* si deve registrare un netto ritardo dell'Italia e della Lombardia rispetto agli altri Paesi europei, soprattutto sulla rete stradale (in autostrada invece lo sviluppo di tali servizi è già soddisfacente). Infatti mentre in Germania e nel Regno Unito l'incidenza dei margini sul *non-oil*, rispetto al totale, sono nell'ordine del 30-35%, ed in Spagna e Francia del 10-15%, in Italia questi si attestano solamente attorno al 3%.

In autostrada, la Lombardia raggiunge il 57,9% di diffusione del bar, il 59,6% del minimarket, il 28,1% della rivendita di giornali, il 26,3% della rivendita tabacchi e valori bollati, il 24,6% della rivendita biglietti lotteria e il 15,8% della ristorazione. Sulla rete stradale invece la percentuale di diffusione del bar scende al 16,2%, quella del minimarket al 10,1%, mentre irrisoria risulta la presenza di tutti gli altri servizi commerciali integrativi.

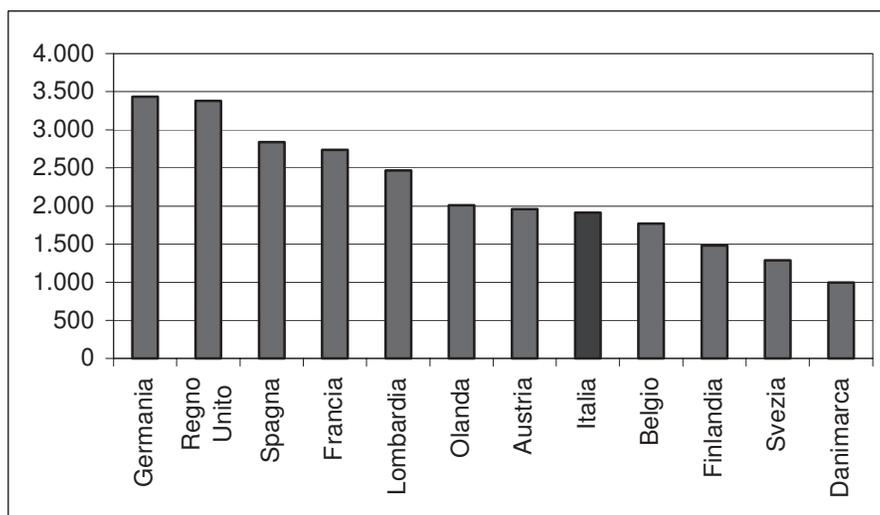
Non sempre la mancata offerta di questi servizi è penalizzante per l'utente: è il caso, ad esempio, in cui il punto vendita è localizzato a ridosso di un centro urbano, dove i servizi aggiuntivi possono essere facilmente procurati altrove; in altre circostanze, tuttavia, la mancanza di tali servizi può risultare molto penalizzante per l'utenza. Anche su questo aspetto, dunque, sarebbe opportuno un intervento pubblico di incentivo.

Figura 16 - Abitanti per impianto in alcuni Paesi Europei (2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera, Eurostat,

Figura 17 - Veicoli per impianto in alcuni Paesi Europei (2006)

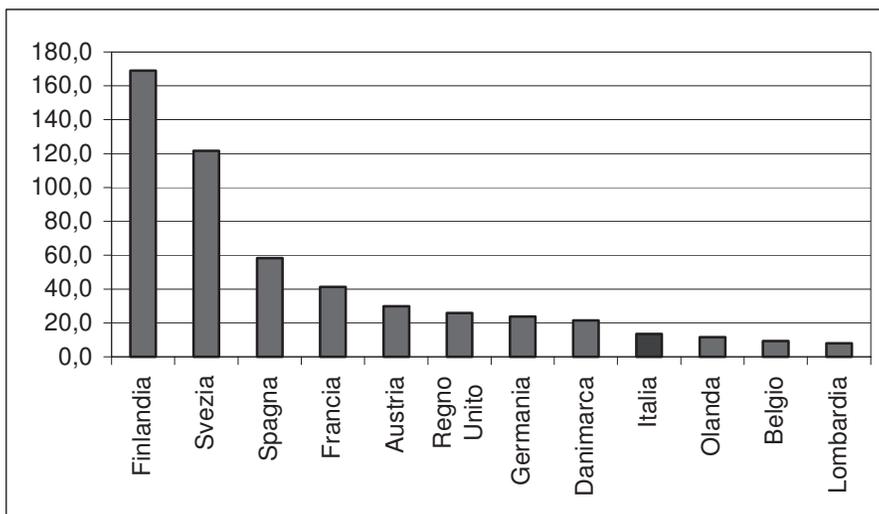


Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera, Eurostat

Considerando invece i kmq di superficie territoriale serviti e, soprattutto, i km di percorrenza stradale mediamente coperti da ogni singolo impianto, l'Italia presenta indici fra i più bassi a livello europeo: i valori sono infatti nettamente inferiori a quelli di Regno Unito e Germania, Paesi con densità di popolazione paragonabile a quella italiana.

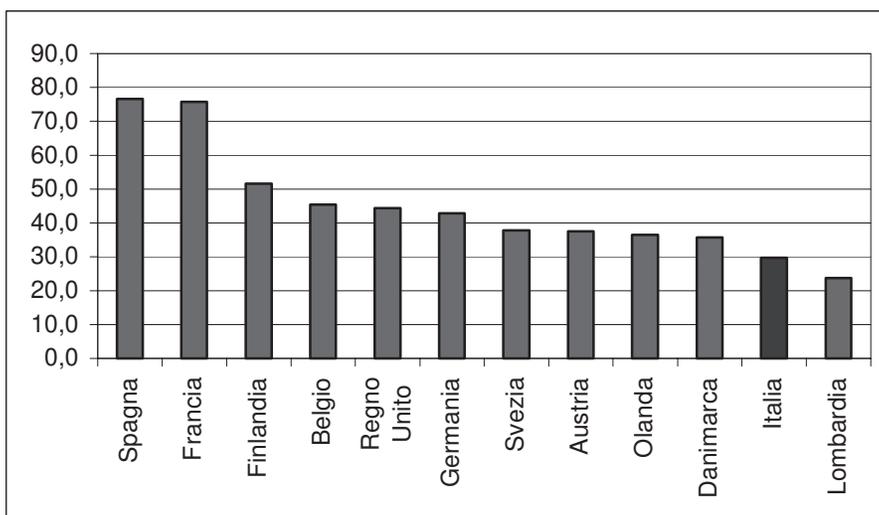
A sua volta il dato della Lombardia risulta ampiamente inferiore rispetto a quello di Paesi con una densità di popolazione simile, quali Belgio e Olanda. Si conferma dunque la marcata capillarità di tutta la rete nazionale di distribuzione, di cui la rete lombarda rappresenta, da questo punto di vista, la "punta di diamante". Considerando che la Lombardia è caratterizzata da una densità abitativa molto elevata (seconda solo a quella della Campania) e da un indice di motorizzazione ugualmente alto, sembra comprensibile che essa possieda la rete più capillare d'Italia e d'Europa (al pari del Lazio), con 8 kmq per impianto.

Figura 18 - Km² di superficie territoriale servita da ogni impianto in alcuni Paesi Europei (2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera, Eurostat

Figura 19 - Km di percorrenza stradale per impianto in alcuni Paesi Europei (2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera, Eurostat

A tale proposito si segnala come una recente indagine di Nomisma Energia individui, fra gli altri fattori che richiedono all'Italia una rete più capillare rispetto a quella degli altri Paesi europei:

- ✓ Il minor tasso di urbanizzazione (la percentuale di popolazione urbana in Italia è inferiore al 70%, contro l'80% circa di Francia e Spagna ed il 90% di Germania e Regno Unito), ovvero sia una maggiore distribuzione della popolazione sul territorio.
- ✓ La maggior penetrazione di ciclomotori e motocicli, che necessitano di rifornimenti più frequenti.

Tabella 12 - Presenza di ciclomotori e motocicli in alcuni Paesi Europei (2003/2005)

Paese	Ciclomotori (milioni)	Motocicli (milioni)	Tot.moto / 100 ab.
Italia	5,1	4,9	17,2
Spagna	2,2	1,6	9,5
Germania	1,6	3,7	6,5
Francia	1,3	1,1	4
Regno Unito	0,2	1,2	2,2

Fonte: ANCMA

- ✓ Una cilindrata media del parco auto fra le più basse d'Europa (circa 1600cc contro gli oltre 1700cc della media europea), che implica a sua volta la necessità di rifornimenti più frequenti.
- ✓ Le caratteristiche distintive del settore turistico nazionale, che presenta il più alto numero e la più alta distribuzione di poli di attrazione a livello mondiale (circa il 40% dei comuni italiani ha attrattive turistiche) e comporta pertanto una massiccia presenza aggiuntiva di veicoli stranieri o a noleggio sulla rete stradale nazionale.

e) La rete per ambiti e per bacini territoriali

A livello intra-regionale, è importante esaminare le caratteristiche della rete distributiva a livello di specifiche realtà territoriali: in proposito vengono assunte come realtà territoriali di riferimento innanzitutto i bacini individuati dalla programmazione regionale, ma anche le province, in quanto comuni ambiti istituzionali e territoriali di riferimento.

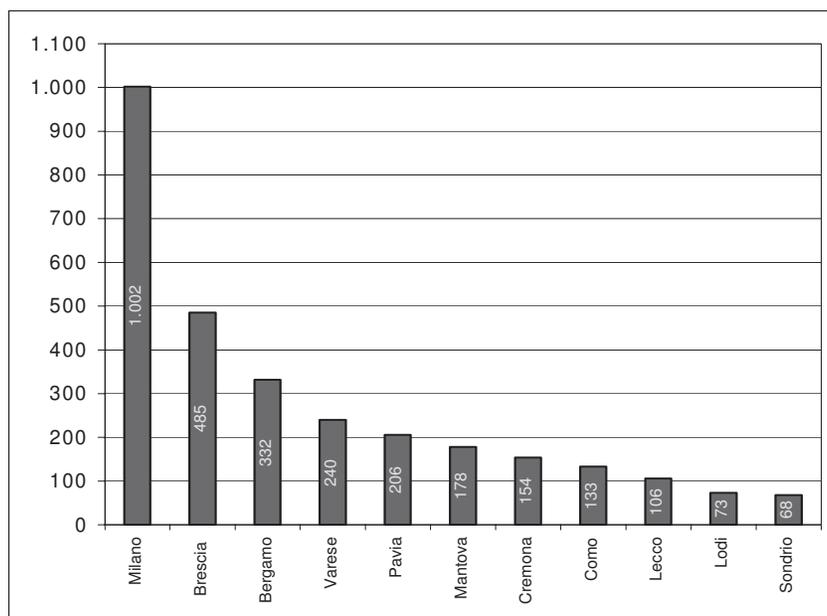
Per un esame dettagliato degli impianti stradali di distribuzione di carburante saranno presi in considerazione gli impianti stradali sia in esercizio sia in sospensiva (pari a 3.060): l'analisi strutturale che verrà condotta si baserà infatti principalmente sulla ripartizione del territorio regionale in "bacini", la cui definizione e tipizzazione – stabilita dalla programmazione della rete di distribuzione dei carburanti – viene effettuata proprio a partire dal numero di impianti in esercizio ed in sospensiva presenti nella diverse zone della Lombardia. Nuovamente, verranno per il momento esclusi gli impianti che non erogano né benzina né gasolio. Gli impianti da prendere in considerazione risultano dunque 2.977.

Analisi per provincia

A livello provinciale ⁶, gli impianti di distribuzione di carburante in esercizio o in sospensiva in Lombardia risultano così suddivisi.

⁶ Per comodità del lettore e per continuità con le precedenti rilevazioni regionali e nazionali, si è mantenuta la ripartizione tra 11 province, senza scorporare dalle preesistenti quella di Monza e della Brianza.

Figura 20 – Numero di impianti su rete stradale ripartiti per provincia in Lombardia (2007)



Fonte: elaborazione IRer su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

Un primo sguardo alla distribuzione provinciale degli impianti – presentato nella tabella seguente – mostra come questa sia sostanzialmente in linea con la ripartizione demografica lombarda, con un lieve sovradimensionamento per le province con minor densità di popolazione (ad esempio Brescia) ed un leggero sottodimensionamento per le province con maggior densità abitativa (su tutte Milano): una popolazione maggiormente concentrata sul territorio può infatti essere servita da un minor numero di impianti.

Un discorso analogo può essere fatto confrontando la ripartizione provinciale del numero di impianti con quella del numero di veicoli circolanti

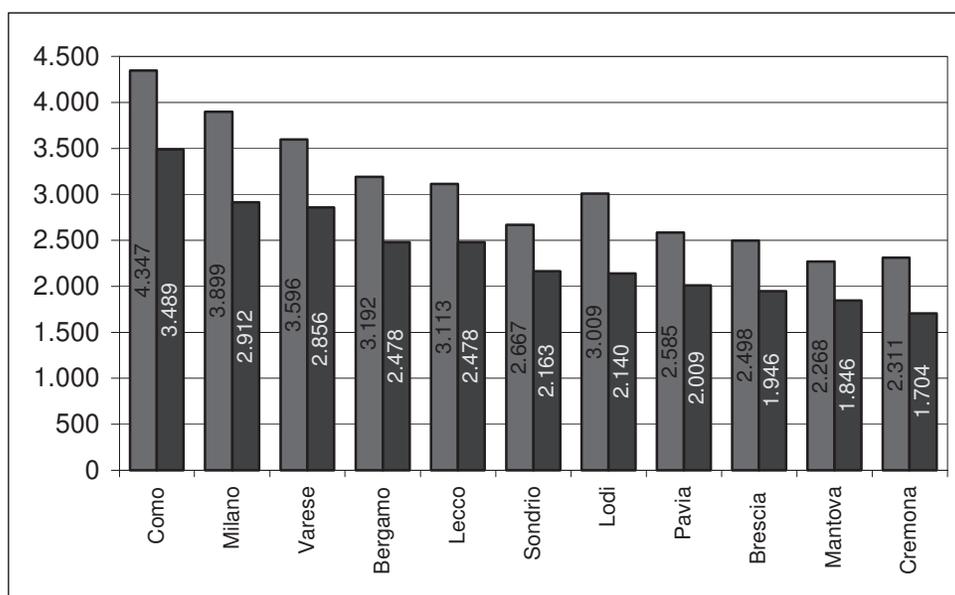
Tabella 13 – Confronto fra n° di impianti, popolazione e veicoli nelle Province lombarde (2007)

Provincia	N° impianti	% impianti	Popolaz.	% popolaz.	Ab. per imp.	Veicoli	% veicoli	Veic. per imp.
Como	133	4,5%	578.175	6,0%	4.347	464.079	6,3%	3.489
Milano	1.002	33,7%	3.906.726	40,5%	3.899	2.918.138	39,4%	2.912
Varese	240	8,1%	863.099	9,0%	3.596	685.470	9,3%	2.856
Lecco	106	3,6%	330.018	3,4%	3.113	262.678	3,5%	2.478
Bergamo	332	11,2%	1.059.593	11,0%	3.192	822.715	11,1%	2.478
Sondrio	68	2,3%	181.338	1,9%	2.667	147.050	2,0%	2.163
Lodi	73	2,5%	219.670	2,3%	3.009	156.200	2,1%	2.140
Pavia	206	6,9%	532.558	5,5%	2.585	413.754	5,6%	2.009
Brescia	485	16,3%	1.211.617	12,6%	2.498	943.982	12,7%	1.946
Mantova	178	6,0%	403.665	4,2%	2.268	328.576	4,4%	1.846
Cremona	154	5,2%	355.947	3,7%	2.311	262.448	3,5%	1.704
Lombardia	2.977	100%	9.642.406	100%	3.239	7.405.090	100%	2.487

Fonte: elaborazione IRer su dati Regione Lombardia, ISTAT, ACI

Mettendo a rapporto la popolazione residente ed il parco veicolare con il numero di impianti per provincia si ottiene il numero medio di abitanti e di veicoli per impianto, indicatori che danno un'idea della bontà della distribuzione degli impianti sul territorio. Dalla tabella 13 si evince che le province del nord della Lombardia (Como, Varese, Lecco e Bergamo) e la provincia di Milano sono caratterizzate da un numero di abitanti e di veicoli per impianto significativamente maggiore rispetto a quello delle province del sud-est (Mantova, Cremona e Brescia).

Figura 21 - Abitanti (rosso) e veicoli (blu) per impianto nelle Province lombarde (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia ISTAT, ACI

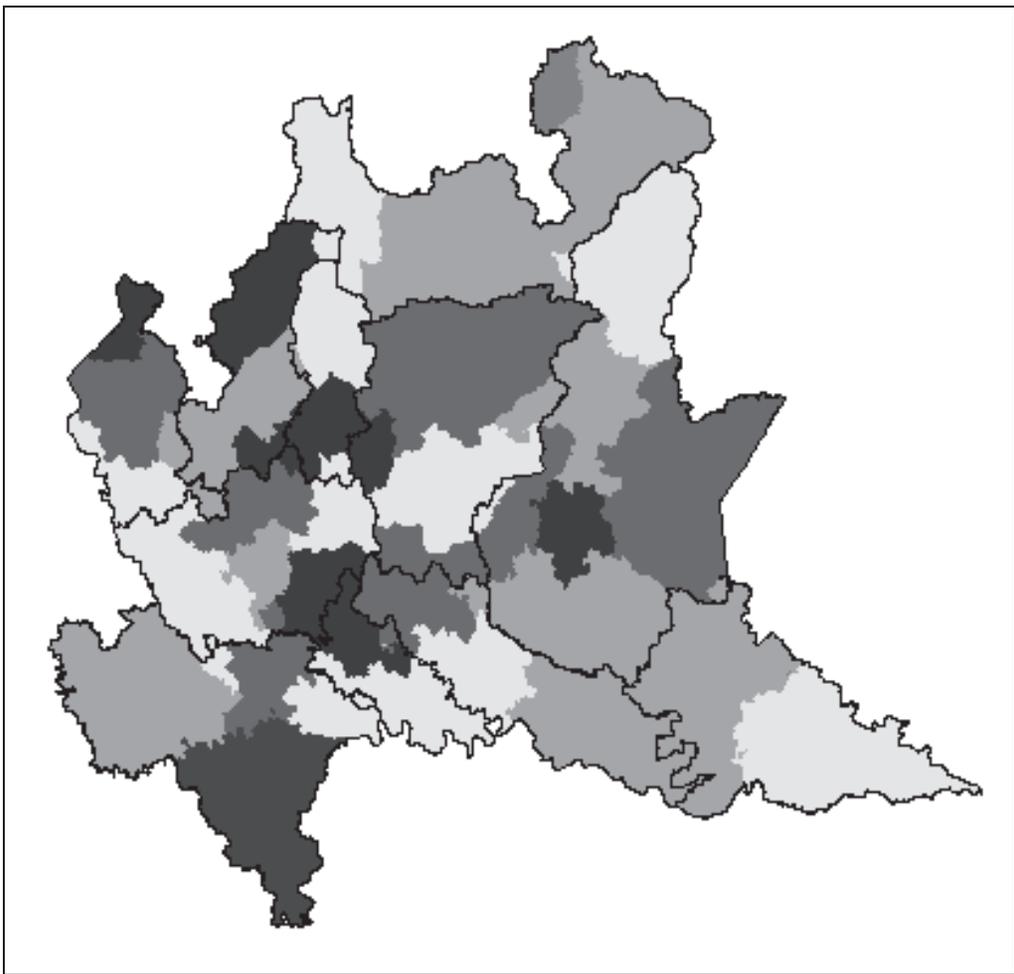
A Milano l'elevato numero medio di abitanti e di veicoli coperti da un impianto è spiegabile con l'elevata concentrazione abitativa, a cui si sommano i flussi di autoveicoli che entrano ogni giorno nella provincia per motivi di lavoro. Per le province adiacenti ai confini nazionali (Como, Varese e Lecco e con l'eccezione di Sondrio), invece, la minore presenza di impianti può essere correlata alla vicinanza geografica della Svizzera, paese a più bassa fiscalità rispetto all'Italia per ciò che riguarda i carburanti per autotrazione che attrae una buona parte della domanda del nord della Lombardia e che quindi rende meno profittevole l'apertura di impianti di distribuzione in quell'area.

Analisi per bacino

1. Definizione dei bacini

Come accennato, il Piano di razionalizzazione della rete di distribuzione dei carburanti del 2004 ha suddiviso il territorio lombardo in 24 bacini definiti da un numero progressivo e da una denominazione di località (che accorpano – secondo criteri di equivalenza – i 31 bacini della programmazione antecedente), cui vanno aggiunti i due bacini speciali di Campione d'Italia (denominato bacino "A") e di Livigno (denominato bacino "B").

Figura 23 –Visualizzazione cartografica del raffronto fra la suddivisione del territorio regionale in bacini e in province



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

Per ogni singolo bacino il Piano di razionalizzazione della rete approvato con la DCR VII/1137 aveva stabilito un numero di impianti “obiettivo”, ovvero sia un quantitativo di impianti giudicato ottimale per lo specifico bacino individuato. In base a tale numero, i vari bacini territoriali sono stati poi classificati in tre differenti tipologie, così definite dal Programma:

- Sono bacini **deficitari** quelli nei quali il numero di impianti sia attivi che in sospensiva è inferiore al numero degli impianti obiettivo.
- Sono bacini **in equilibrio** quelli nei quali il numero di impianti sia attivi che in sospensiva è uguale o non supera di oltre il 20% il numero degli impianti obiettivo.
- Sono bacini **eccedentari** quelli nei quali il numero di impianti sia attivi che in sospensiva supera di oltre il 20% il numero degli impianti obiettivo.

2. Andamento del numero degli impianti

Analizzando il numero di impianti in ciascuno dei 26 bacini, è possibile osservare, nel triennio 2004-2007, il seguente andamento.

Tabella 14 - Numero di impianti nei differenti bacini della Lombardia (2004-2007)

N° bacino	Nome bacino	Tipologia	Impianti 2004	Impianti obiettivo	Impianti 2007	Δ% prevista	Δ% '04-'07
1	VARESE	eccedentario	105	76	91	-38,2%	-13,3%
2	LUINO	equilibrio	6	6	5	+0,0%	-16,7%
3	COMO	equilibrio	138	121	127	-14,1%	-9,0%
4	LECCO	eccedentario	165	109	150	-51,4%	-9,1%
5	CHIAVENNA	equilibrio	35	35	34	+0,0%	-2,9%
6	MENAGGIO	deficitario	10	11	9	+9,1%	-10,0%
7	BERGAMO	eccedentario	338	219	321	-54,3%	-5,0%
8	SEGRATE	eccedentario	123	83	117	-48,2%	-4,9%
9	SONDRIO	deficitario	40	50	41	+20,0%	2,5%
10	DARFO BOARIO	equilibrio	63	57	63	-10,5%	0,0%
11	VALCAMONICA	eccedentario	24	18	21	-33,3%	-12,5%
12	CREMONA	eccedentario	258	207	259	-24,6%	0,4%
13	CODOGNO	equilibrio	80	73	79	-9,6%	-1,2%
14	ROVATO	deficitario	119	126	124	+5,6%	4,2%
15	MILANO	equilibrio	405	369	359	-9,8%	-11,4%
16	CORSICO	eccedentario	290	200	270	-45,0%	-6,9%
17	PAVIA	deficitario	62	64	56	+3,1%	-9,7%
18	MONZA	eccedentario	305	224	286	-36,2%	-6,2%
19	VOGHERA	equilibrio	69	58	64	-19,0%	-7,2%
20	ALBINO	equilibrio	72	70	62	-2,9%	-13,9%
21	BRESCIA	eccedentario	139	76	129	-82,9%	-7,2%
22	LONATO	eccedentario	127	88	120	-44,3%	-5,5%
23	MANTOVA	equilibrio	104	91	99	-14,3%	-4,8%
24	VIGEVANO	equilibrio	84	70	79	-20,0%	-5,9%
A	CAMPIONE	equilibrio	n.d.	n.d.	0	n.d.	n.d.
B	LIVIGNO	equilibrio	n.d.	n.d.	12	n.d.	n.d.
	LOMBARDIA		3.161	2.501	2.977	-26,4%	-5,8%

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

Osservando la tabella 14, si può notare come quasi tutti i bacini siano stati interessati dalla moderata riduzione del numero di impianti che ancora caratterizza la rete lombarda (-5,8%), con punte rappresentate – in termini percentuali – da alcuni bacini appartenenti alla macro-area montana (Luino, Albino, Valcamonica, Menaggio), mentre – in termini assoluti – emergono anche i casi del bacino di Milano e di altri bacini urbani (Corsico, Monza, Bergamo, Varese, Lecco e Como).

Aggregando i dati secondo la classificazione dei bacini nelle tre differenti tipologie, è possibile osservare, nel triennio successivo alla pubblicazione del Piano, il seguente andamento del numero di impianti:

Tabella 15 - Numero di impianti nelle differenti tipologie di bacino (2004-2007)

Tipologia bacino	Impianti 2004	Impianti obiettivo	Impianti 2007	Δ prevista	Δ '04-'07	Δ% prevista	Δ% '04-'07
Deficitari	231	251	230	20	-1	8,7%	-0,4%
In equilibrio	1.056	950	983	-106	-73	-10,0%	-6,9%
Eccedentari	1.874	1.300	1.764	-574	-110	-30,6%	-5,9%
Lombardia	3.161	2.501	2.977	-660	-184	-20,9%	-5,8%

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

Tenendo conto dei differenti obiettivi individuati per le differenti tipologie di bacini, si analizzeranno queste tre *performance* separatamente.

3. Bacini deficitari

L'obiettivo fissato dal Piano 2004 consisteva in un leggero aumento del numero di impianti (+20, pari a circa un +10%); questi sono rimasti sostanzialmente stazionari (-1 impianto nel triennio).

Tabella 16 - Numero di impianti nei bacini deficitari (2004-2007)

N° bacino	Nome bacino	Macro-area	Impianti 2004	Impianti obiettivo	Impianti 2007	Δ prevista	Δ '04-'07	Δ mancante
6	MENAGGIO	montagna	10	11	9	1	-1	2
9	SONDRIO	montagna	40	50	41	10	1	9
14	ROVATO	pianura	119	126	124	7	5	2
17	PAVIA	pianura	62	64	56	2	-6	8
	Deficitari		231	251	230	20	-1	21

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

Fra i 4 bacini classificati come deficitari si osservano tuttavia casi molto differenti: ad esempio, i bacini di Menaggio e Rovato hanno quasi centrato il risultato previsto (e sarebbero dunque da considerarsi, oggi, in equilibrio), mentre il bacino di Pavia ha mostrato un andamento opposto (ed in misura tre volte superiore) a quello ipotizzato dalla programmazione regionale, procedendo ad un'ulteriore riduzione degli impianti; anche il bacino di Sondrio, per il quale era auspicato il maggior numero di nuove aperture, non ha presentato nell'ultimo triennio pressoché alcuna variazione nel numero di stazioni di servizio.

Complessivamente, emerge dunque l'esigenza di rafforzare i meccanismi di incentivazione volti a favorire il previsto aumento di impianti in questo tipo di bacini. Occorre tuttavia sottolineare come tali situazioni siano poche (Pavia e Sondrio) e soprattutto limitate ad una leggera carenza nel numero degli impianti. Inoltre, se lette alla luce dei dati sull'erogato medio (si veda la sez. f), nessuna di esse appare particolarmente preoccupante: solo Sondrio infatti presenta un erogato medio di gran lunga superiore alla media regionale.

4. Bacini in equilibrio

L'obiettivo fissato dal Piano di razionalizzazione del 2004 era rappresentato da una moderata riduzione del numero di impianti (-106, pari al -10%); tale riduzione, sebbene meno intensa di quanto ipotizzato, c'è stata (-73, pari al -7%), ed ha portato il numero di impianti molto vicino all'obiettivo fissato dal Piano (983 impianti esistenti contro i 950 impianti obiettivo).

Tabella 17 - Numero di impianti nei bacini in equilibrio (2004-2007)

N° bacino	Nome bacino	Macro-area	Impianti 2004	Impianti obiettivo	Impianti 2007	Δ prevista	Δ '04-'07	Δ mancante
2	LUINO	montagna	6	6	5	0	-1	1
3	COMO	urbana	138	121	127	-17	-11	-6
5	CHIAVENNA	montagna	35	35	34	0	-1	1
10	DARFO BOARIO	montagna	63	57	63	-6	0	-6
13	CODOGNO	pianura	80	73	79	-7	-1	-6
15	MILANO	metropolit.	405	369	359	-36	-46	10
19	VOGHERA	montagna	69	58	64	-11	-5	-6
20	ALBINO	montagna	72	70	62	-2	-10	8
23	MANTOVA	pianura	104	91	99	-13	-5	-8
24	VIGEVANO	pianura	84	70	79	-14	-5	-9
	In equilibrio		1.056	950	983	-106	-85	-21

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

Anche fra i 10 bacini in equilibrio⁷ si riscontra una certa variabilità nel grado di raggiungimento degli obiettivi regionali: si va infatti da bacini ove non vi è stata alcuna riduzione o quasi (Darfo Boario, Codogno), a bacini che hanno fatto registrare cali pari a meno della metà di quelli previsti (Voghera, Mantova, Vigevano), a bacini ove la diminuzione del numero di impianti è stata addirittura cinque volte superiore a quella prefissata (Albino). I bacini di Chiavenna e Luino hanno invece raggiunto quasi completamente o superato di poco gli obiettivi regionali.

⁷ Non sono stati presi in considerazione i bacini di Campione d'Italia e Livigno, relativamente ai quali sono disponibili solo dati lacunosi.

Per questa tipologia di bacini sarebbe utile procedere solamente a qualche ulteriore chiusura, limitata ai bacini di Darfo Boario, Codogno, Mantova, Vigevano e Voghera.

Al contrario il bacino di Albino dovrebbe essere considerato, ad oggi, come un bacino deficitario, pur presentando ancora un erogato medio relativamente basso.

Il bacino di Como, pur essendo ancora al di sopra dell'obiettivo fissato, non dimostra tuttavia particolari necessità di riduzione del numero degli impianti, avendo già un erogato medio piuttosto elevato.

Infine, si consideri che il caso di Milano, dove pure gli impianti esistenti sono scesi al di sotto della quota obiettivo, deve essere valutato alla luce delle sue dimensioni e delle sue peculiarità.

5. Bacini eccedentari

L'obiettivo fissato dal Piano 2004 prevedeva una decisa diminuzione del numero di impianti (-574, pari ad oltre il -30%); quella riscontrata, tuttavia, è stata assai meno marcata di quanto stabilito (-110, pari a circa il 6% in meno).

Tabella 18 - Numero di impianti nei bacini eccedentari (2004-2007)

N° bacino	Nome bacino	Macro-area	Impianti 2004	Impianti obiettivo	Impianti 2007	Δ prevista	Δ '04-'07	Δ mancante
1	VARESE	urbana	105	91	76	-29	-14	-15
4	LECCO	urbana	165	150	109	-56	-15	-41
7	BERGAMO	urbana	338	321	219	-119	-17	-102
8	SEGRATE	urbana	123	117	83	-40	-6	-34
11	VAL CAMONICA	montagna	24	21	18	-6	-3	-3
12	CREMONA	pianura	258	259	207	-51	1	-52
16	CORSICO	urbana	290	270	200	-90	-20	-70
18	MONZA	urbana	305	286	224	-81	-19	-62
21	BRESCIA	urbana	139	129	76	-63	-10	-53
22	LONATO	montagna	127	120	88	-39	-7	-32
	Eccedentari		1.874	1.764	1.300	-574	-110	-464

Fonte: elaborazione IRer su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati

Analizzando il dettaglio dei 10 bacini classificati come eccedentari, si osserva come nella maggior parte dei bacini di questo tipo la riduzione del numero di impianti effettivamente registrata oscilla fra il 15% (Bergamo) ed il 30% (Lecco) di quella ipotizzata dalla programmazione regionale, ad eccezione dei bacini di Varese e della Valcamonica, che arrivano quasi al 50%.

6. Indicatori strutturali

Per concludere il raffronto fra la situazione della rete di distribuzione di carburanti rilevata al 31 dicembre 2007 e le condizioni fissate come obiettivo dal Piano di razionalizzazione del 2004, può essere utile dare uno sguardo all'evoluzione – sia prospettata, sia reale – di alcuni indicatori già precedentemente utilizzati.

Questo il dettaglio degli indicatori strutturali per i 24 bacini.

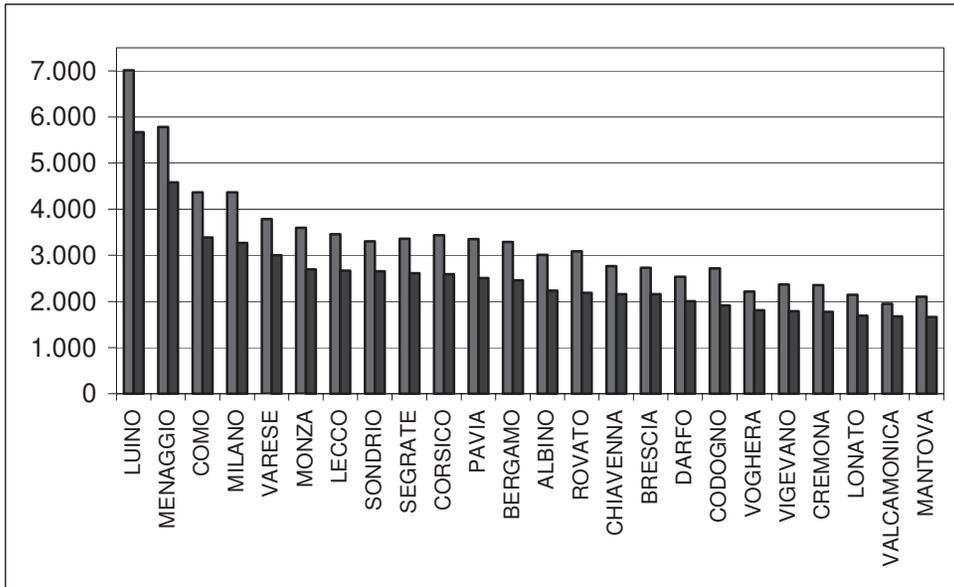
Tabella 19 - Indicatori strutturali nei differenti bacini programmatici (2007)

N° bacino	Nome bacino	N° imp.	Popolaz.	Ab. x imp.	Veicoli ⁸	Veic. x imp.	Superficie (Kmq)	Kmq x imp.
1	VARESE	91	344.309	3.784	273.057	3.001	579,90	6,37
2	LUINO	5	35.042	7.008	28.342	5.668	185,98	37,20
3	COMO	127	554.555	4.367	430.452	3.389	742,86	5,85
4	LECCO	150	518.575	3.457	400.030	2.667	600,31	4,00
5	CHIAVENNA	34	94.005	2.765	73.468	2.161	1.173,38	34,51
6	MENAGGIO	9	52.007	5.779	41.224	4.580	541,33	60,15
7	BERGAMO	321	1.055.761	3.289	789.235	2.459	1.084,62	3,38
8	SEGRATE	117	392.608	3.356	305.845	2.614	572,51	4,89
9	SONDRIO	41	135.335	3.301	108.800	2.654	2.308,78	56,31
10	DARFO BOARIO	63	159.852	2.537	126.066	2.001	756,61	12,01
11	VAL AMONICA	21	40.981	1.951	35.164	1.674	986,63	46,98
12	CREMONA	259	609.736	2.354	459.980	1.776	3.127,46	12,08
13	CODOGNO	79	214.739	2.718	151.116	1.913	1.180,34	14,94
14	ROVATO	124	382.641	3.086	271.279	2.188	1.030,08	8,31
15	MILANO	359	1.567.512	4.366	1.173.495	3.269	238,54	0,66
16	CORSICO	270	926.858	3.433	699.023	2.589	1.059,97	3,93
17	PAVIA	56	187.742	3.353	140.429	2.508	394,24	7,04
18	MONZA	286	1.028.985	3.598	770.223	2.693	418,17	1,46
19	VOGHERA	64	141.566	2.212	115.812	1.810	1.097,84	17,15
20	ALBINO	62	186.411	3.007	138.539	2.235	1.470,03	23,71
21	BRESCIA	129	352.450	2.732	278.249	2.157	333,05	2,58
22	LONATO	120	257.511	2.146	202.750	1.690	1.437,06	11,98
23	MANTOVA	99	208.336	2.104	164.433	1.661	1.126,54	11,38
24	VIGEVANO	79	187.054	2.368	141.231	1.788	1.201,00	15,20
A	CAMPIONE	0	5.680	-	207	-	210,79	-
B	LIVIGNO	12	2.155	180	4.959	413	2,60	0,22
	LOMBARDIA	2.977	9.642.406	3.239	7.405.090	2.487	23.860,62	8,01

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati, ISTAT, ACI

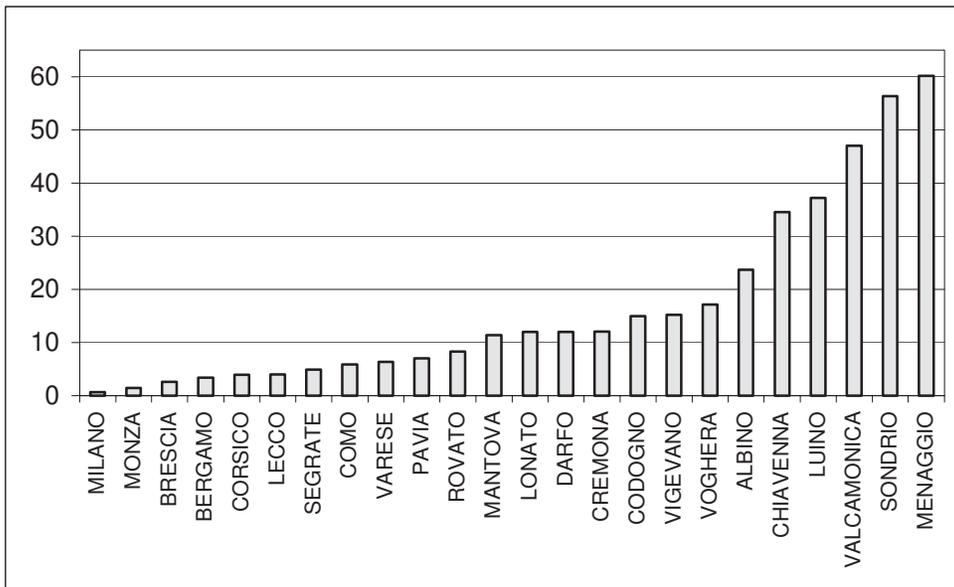
⁸ Il dato complessivo della Lombardia è al 31.12.2007; al contrario i parziali sono calcolati sui dati al 31.12.2006. Il numero di veicoli per impianto nelle diverse aree è stato quindi calcolato confrontando i veicoli al 31.12.2006 con gli impianti al 31.12.2007.

Figura 24 - Abitanti (rosso) e veicoli (blu) per impianto nei differenti bacini (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati, ISTAT, ACI

Figura 25 - Kmq di superficie territoriale servita per impianto nei differenti bacini (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati, ISTAT

Per gli impianti stradali, il IV Censimento telematico ha rilevato la collocazione degli impianti su strade statali, provinciali o comunali (per 218 impianti, tuttavia, tale informazione non risulta disponibile a causa della mancata segnalazione da parte dei Comuni).

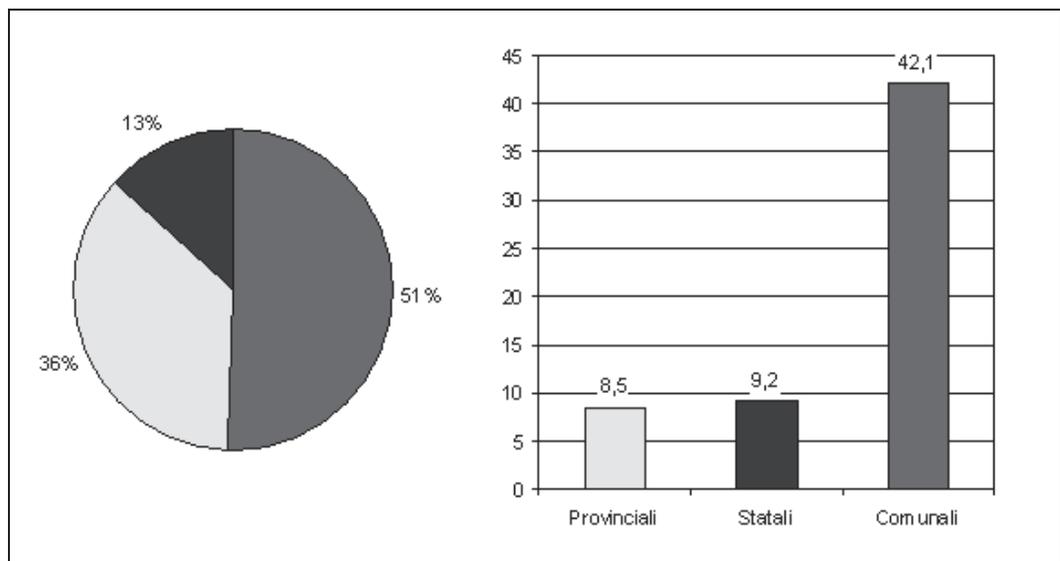
Tabella 20 - Distribuzione degli impianti per tipologia stradale (2007)

Strade	Impianti	% impianti	Km ⁹	% km	Km x imp
Comunali	1.385	50,20%	58.343	83,20%	42,1
Provinciali	992	36,00%	8.410	11,90%	8,5
Stat./Prov ¹⁰	16	0,60%	-	-	-
Statali	366	13,30%	3.361	4,90%	9,2
Totale	2.759	100 %	70.114	100 %	25,4

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati, ISTAT

Confrontando il numero di impianti per tipologia stradale con i km di rete presenti in Lombardia, è possibile osservare una netta preferenza per la collocazione degli impianti su strade statali o provinciali, dove si registra un impianto ogni 9 km circa di percorrenza, rispetto alle strade comunali, lungo le quali si trova un impianto ogni 42 km di percorrenza.

Figura 26 - Distribuzione degli impianti (sx) e km per impianto (dx) per tipologia stradale (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati, ISTAT

⁹ Dati 2002 per la rete nazionale e provinciale; dato 1997 per la rete comunale.

¹⁰ Statale o Provinciale a 4 o più corsie.

f) Analisi dei volumi erogati

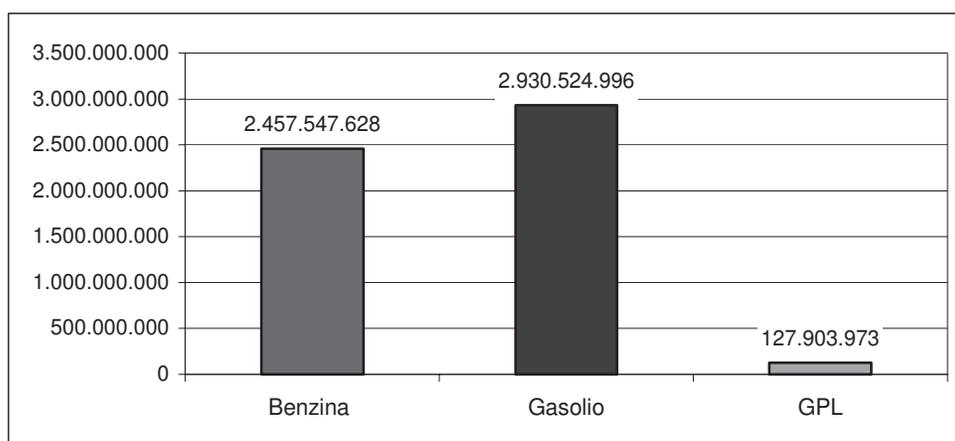
Per l'analisi dei volumi di carburante erogati in Lombardia, sono stati presi in considerazione i dati della rilevazione effettuata dall'Ufficio Tecnico Imposte di Fabbricazione (UTIF) dell'Agenzia delle Dogane su impianti stradali, autostradali e per natanti in esercizio che nel 2007 hanno erogato benzina, gasolio o GPL.

Nella banca dati del Censimento effettuato da Regione Lombardia sono registrati 3.036 impianti che corrispondono a tali caratteristiche¹¹. Per 14 di questi, però, non sono disponibili dati relativi all'erogato; l'analisi farà pertanto riferimento ad un totale di 3.022 impianti¹².

1. Erogato complessivo

Nel corso del 2007 gli impianti lombardi in esercizio hanno erogato oltre 5,5 miliardi di litri di carburante riconducibile alle tre tipologie sopra ricordate: si tratta, all'incirca, di 2,5 miliardi di litri di benzina, 3 miliardi di litri di gasolio e 130 milioni di litri di GPL¹³.

Figura 27 - Erogato complessivo (lt.) per tipologia (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

I dati disaggregati per macro-area (Tab. 21) mostrano come, per quanto riguarda i carburanti tradizionali, la ripartizione delle vendite fra benzina e gasolio presenti ormai un leggerissimo vantaggio della prima unicamente nella macro-area montana, mentre il secondo è ad oggi il carburante maggiormente diffuso nelle macro-aree di pianura, urbane e persino nella macro-area metropolitana, nonché complessivamente (il gasolio copre oltre il 53% dei consumi regionali, contro il 44,5% della benzina). Le vendite di GPL si attestano fra il 2% (nelle macro-aree urbane e montane), il 2,5% (nella macro-area metropolitana) ed il 3% del totale (nelle macro-aree di pianura).

¹¹ Sono i 3.077 impianti in esercizio, esclusi 41 impianti che non erogano benzina, gasolio o GPL.

¹² Questo costituirà l'universo di riferimento per tutto il paragrafo 4.9.

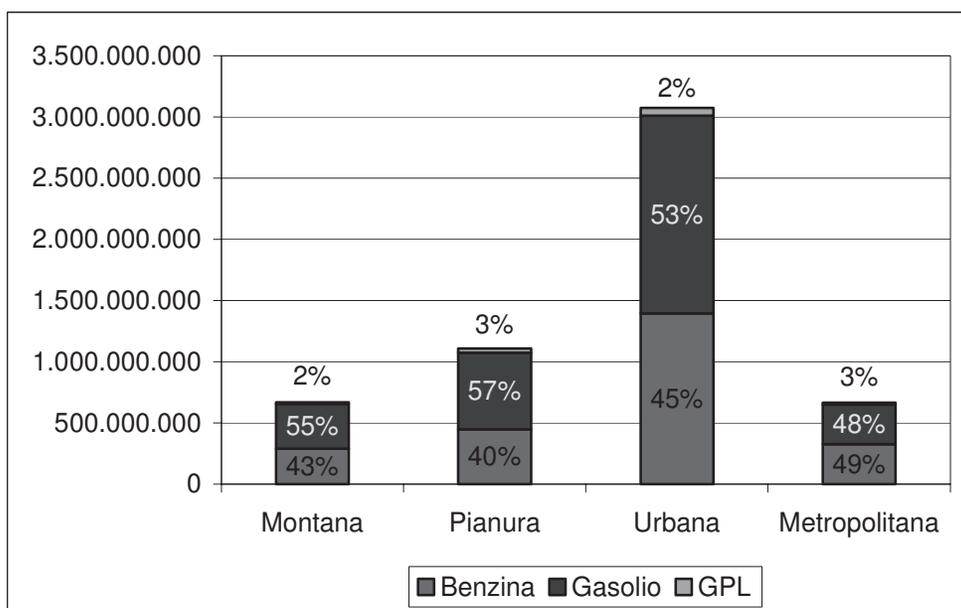
¹³ A questi andrebbero aggiunti 36.509.066 litri di carburante erogati da impianti che, essendo entrati in sospensiva nel corso dell'anno 2007, hanno comunque potuto erogare carburante per un certo periodo dell'anno. Nello specifico, tali impianti hanno erogato 16.674.211 litri di benzina, 17.270.397 litri di gasolio e 2.564.458 litri di GPL (come si può notare, si tratta di percentuali irrisorie rispetto ai totali regionali; la presente analisi non tiene conto di questi dati, al fine di non inficiare il calcolo degli erogati medi per impianto).

Tabella 21 - Erogato complessivo (lt.), per tipologia, nelle diverse macro-aree (2007)

Macro-area	Benzina	Gasolio	GPL	Totale
Montana	289.717.072	364.636.379	14.674.762	669.028.213
Pianura	446.364.601	627.414.846	33.652.955	1.107.432.402
Urbana	1.394.011.443	1.617.217.949	62.660.229	3.073.889.621
Metropolitana	327.454.512	321.255.822	16.916.027	665.626.361
Lombardia	2.457.547.628	2.930.524.996	127.903.973	5.515.976.597

Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

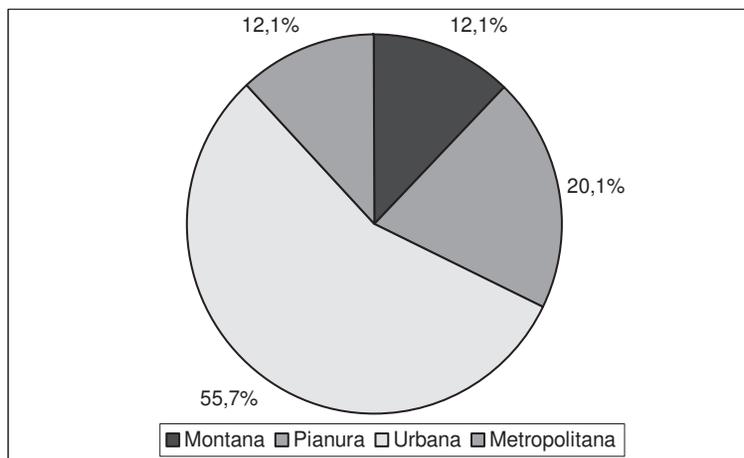
Figura 28 - Erogato complessivo (lt.), per tipologia, nelle diverse macro-aree (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Complessivamente, la macro-area urbana copre quasi il 56% del consumo regionale di carburante, la macro-area di pianura il 20%, la macro-area di montagna e la macro-area metropolitana milanese il 12% ciascuna.

Figura 29 - Ripartizione dell'erogato complessivo nelle diverse macro-aree (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

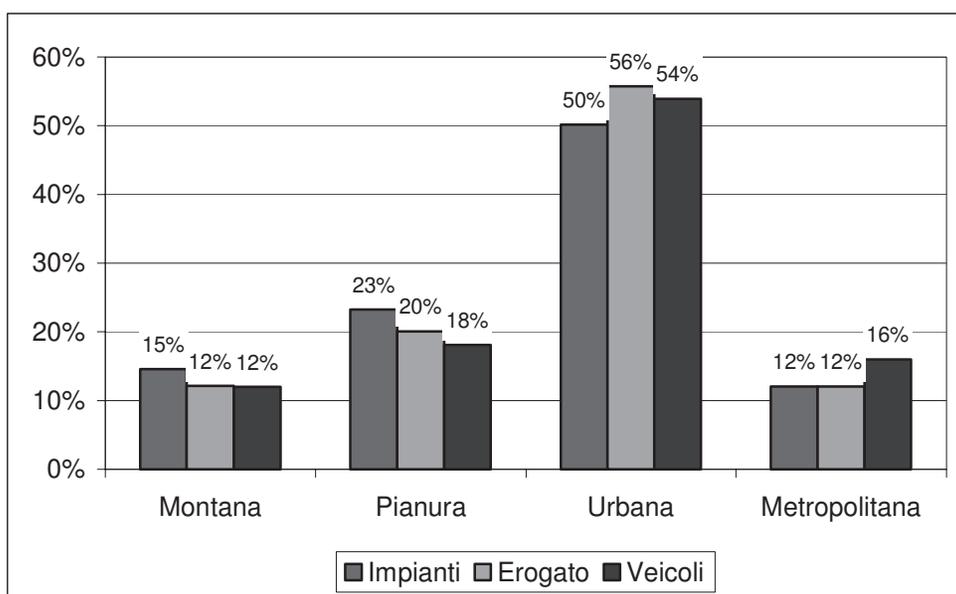
Tale ripartizione risulta sostanzialmente in linea con quella del numero degli impianti (con un sovradimensionamento delle macro-aree urbane ed un sottodimensionamento di quelle di montagna e pianura) e con quella del parco veicolare (con un sottodimensionamento della macro-area metropolitana ed un lievissimo sovradimensionamento di tutte le altre).

Tabella 22 - Confronto fra impianti, erogati e veicoli nelle diverse macro-aree (2007)

Macro-area	Impianti	Erogato	Veicoli ¹⁴
Montana	14,6%	12,1%	12,0%
Pianura	23,2%	20,1%	18,1%
Urbana	50,2%	55,7%	53,9%
Metropolitana	12,0%	12,1%	16,0%

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati, UTIF

Figura 30 - Confronto fra impianti, erogati e veicoli nelle diverse macro-aree (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia – D.G. Commercio Fiere e Mercati, UTIF

I dati disaggregati per provincia mostrano come quelle con l'erogato complessivo più elevato siano Milano, Brescia e Bergamo, mentre quelle dove si vende meno carburante sono Sondrio, Lodi e Lecco.

Per quanto concerne le tipologie di carburante (Tab. 23), la benzina resta il prodotto più venduto solo nelle province del nord della Lombardia (Sondrio, Como e Varese), mentre in quelle del sud (Lodi, Cremona, Pavia, Mantova) e a Brescia il gasolio copre ormai fra il 55% ed il 60% del consumo complessivo di carburanti.

Il GPL sembra maggiormente diffuso laddove lo è anche il gasolio: le province dove l'erogato di GPL fa registrare le percentuali più elevate sono infatti Brescia, Mantova, Lodi e Cremona, mentre quelle dove tale quota è più bassa sono Como, Varese, Sondrio e Lecco.

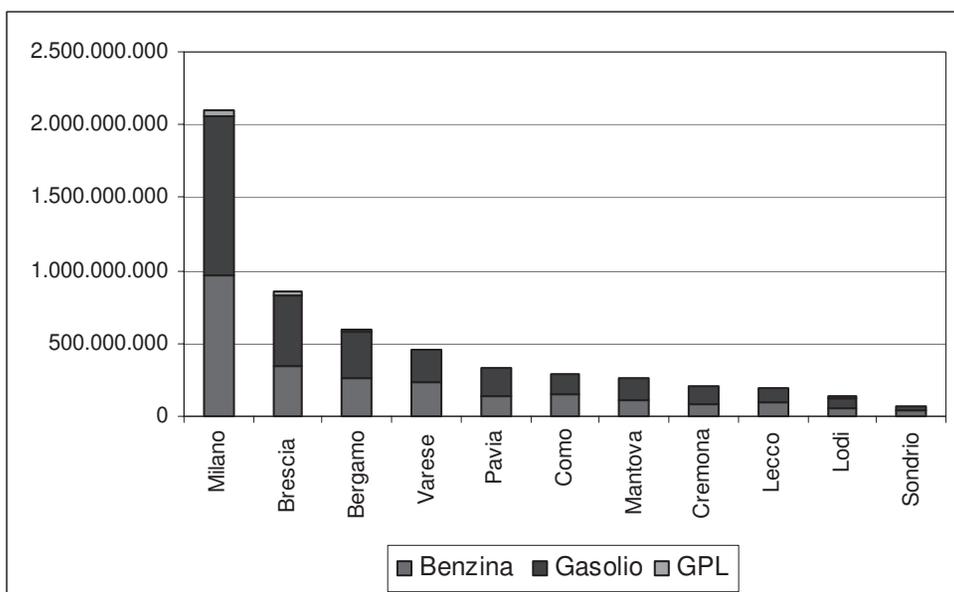
¹⁴ Percentuali calcolate sui dati al 31.12.2006.

Tabella 23 - Erogato complessivo (lt.), per tipologia, nelle province lombarde (2007)

Provincia	Benzina	Gasolio	GPL	Totale
Milano	966.590.048	1.095.884.591	43.822.486	2.106.297.125
Brescia	340.681.931	485.303.523	30.328.365	856.313.819
Bergamo	257.413.817	320.142.055	14.598.089	592.153.961
Varese	231.173.645	222.676.126	6.026.683	459.876.454
Pavia	139.965.322	188.910.599	8.026.203	336.902.124
Como	149.852.448	137.501.720	1.150.618	288.504.786
Mantova	109.694.798	146.496.483	10.589.275	266.780.556
Cremona	85.701.059	121.636.532	6.372.736	213.710.327
Lecco	90.157.947	96.791.056	2.123.377	189.072.380
Lodi	49.800.094	80.975.996	4.317.250	135.093.340
Sondrio	36.516.519	34.206.315	548.891	71.271.725

Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Figura 31 - Erogato complessivo (lt.), per tipologia, nelle province lombarde (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

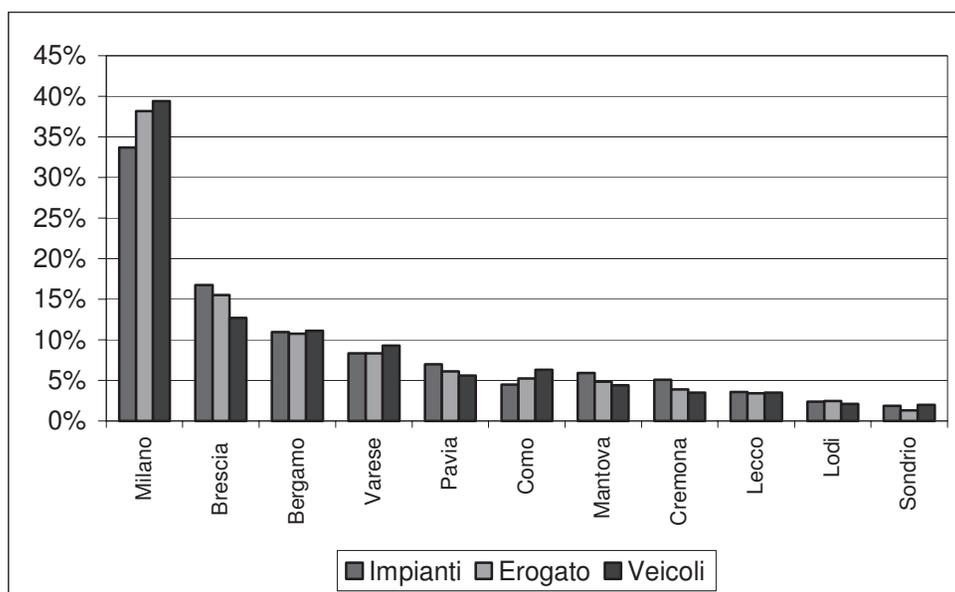
Complessivamente, la sola provincia di Milano copre oltre il 38% del consumo regionale di carburante, e le tre province della fascia centrale (Milano, Bergamo e Brescia) arrivano quasi al 65%. Nell'insieme, la distribuzione delle vendite totali di carburanti per autotrazione si dimostra sostanzialmente in linea con la ripartizione del numero degli impianti e con quella del numero di veicoli immatricolati.

Tabella 24 - Confronto fra impianti, erogati e veicoli nelle province lombarde (2007)

Provincia	Impianti	Erogato	Veicoli
Milano	33,7%	38,2%	39,4%
Brescia	16,7%	15,5%	12,7%
Bergamo	11,0%	10,7%	11,1%
Varese	8,3%	8,3%	9,3%
Pavia	7,0%	6,1%	5,6%
Mantova	5,9%	4,8%	4,4%
Cremona	5,1%	3,9%	3,5%
Como	4,5%	5,2%	6,3%
Lecco	3,6%	3,4%	3,5%
Lodi	2,4%	2,4%	2,1%
Sondrio	1,9%	1,3%	2,0%

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati, UTIF

Figura 32 - Confronto fra impianti, erogati e veicoli nelle province lombarde (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati, UTIF

Di seguito (Tab. 25) la ripartizione per bacino dell'erogato complessivo, nelle tre tipologie di carburante considerate. E' possibile notare come, mentre nei bacini del nord la benzina ha un peso più marcato rispetto alla media regionale (sino ad arrivare attorno al 60% delle vendite a Menaggio e Luino), in quelli del sud-est il gasolio risulta invece essere di frequente il prodotto più venduto (in particolare nei bacini di Voghera, Lonato, Codogno e Cremona).

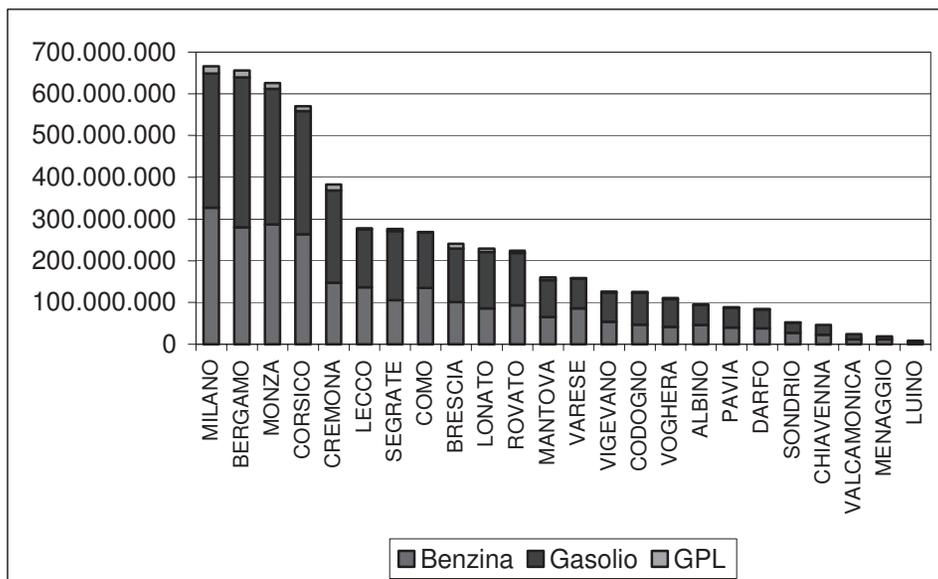
I maggiori erogati di GPL si incontrano nella fascia centrale della Lombardia (bacini di Corsico, Milano, Monza, Bergamo, Brescia e Lonato) e nel sud-est (bacini di Mantova e Cremona). Non si vende invece GPL nei bacini di Luino e Menaggio, e quantità irrisorie si osservano anche a Chiavenna, Varese, Valcamonica a Sondrio.

Tabella 25 - Erogato complessivo (It.), per tipologia, nei vari bacini (2007)

Bacino	Nome	Benzina	Gasolio	GPL	Totale
1	VARESE	85.500.913	72.584.137	342.473	158.427.523
2	LUINO	4.820.208	3.354.137	0	8.174.345
3	COMO	134.998.956	132.689.516	950.870	268.639.342
4	LECCO	136.640.623	138.738.163	2.633.349	278.012.135
5	CHIAVENNA	22.982.417	23.005.512	155.810	46.143.739
6	MENAGGIO	11.213.317	7.442.500	0	18.655.817
7	BERGAMO	279.808.153	359.220.196	16.614.794	655.643.143
8	SEGRATE	105.614.877	165.102.170	5.966.279	276.683.326
9	SONDRIO	27.028.588	24.684.982	548.891	52.262.461
10	DARFO BOARIO	38.256.923	44.287.805	1.471.577	84.016.305
11	VALCAMONICA	11.067.326	13.074.859	371.192	24.513.377
12	CREMONA	147.338.448	221.212.077	14.091.560	382.642.085
13	CODOGNO	47.174.329	75.547.490	2.924.589	125.646.408
14	ROVATO	93.385.886	125.069.062	5.292.940	223.747.888
15	MILANO	327.454.512	321.255.822	16.916.027	665.626.361
16	CORSICO	263.576.494	295.411.118	11.056.915	570.044.527
17	PAVIA	40.010.691	47.452.587	1.553.222	89.016.500
18	MONZA	286.721.340	325.205.897	13.909.381	625.836.618
19	VOGHERA	41.758.304	66.377.684	3.010.348	111.146.336
20	ALBINO	46.433.687	47.647.860	1.104.878	95.186.425
21	BRESCIA	101.150.087	128.266.752	11.186.168	240.603.007
22	LONATO	86.156.302	134.761.040	8.012.066	228.929.408
23	MANTOVA	64.927.074	88.172.034	7.039.167	160.138.275
24	VIGEVANO	53.528.173	69.961.596	2.751.477	126.241.246
A	CAMPIONE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
B	LIVIGNO	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	lombardia	2.457.547.628	2.930.524.996	127.903.973	5.515.976.597

Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Figura 33 – Composizione dell'erogato complessivo (lt.), per tipologia di carburante, nei vari bacini (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

2. Erogato medio

I dati fin qui presentati corrispondono ad un erogato medio per impianto¹⁵ così ripartito: 846 migliaia di litri per la benzina, 1.018 per il gasolio e 381 per il GPL.

Considerando invece l'erogato nel suo complesso, è possibile calcolare un livello di erogato medio generale¹⁶ pari a 1.825 migliaia di litri.

Disaggregando i dati per macro-area, osserviamo una sostanziale differenziazione tra gli erogati medi degli impianti situati nelle macro-aree di montagna e di pianura, che si attestano attorno alle 1.500 migliaia di litri di carburante da un lato, e quelli degli impianti situati nelle macro-aree urbane e nella macro-area metropolitana, che si attestano attorno alle 1.900 migliaia di litri di carburante, dall'altro. Per quanto riguarda invece il GPL, l'erogato medio più elevato si registra nella macro-area di Milano (800 mila litri), mentre il più basso è il risultato delle macro-aree di pianura (250 mila litri).

Tabella 26 - Erogato medio (lt.) per impianto, per tipologia, nelle diverse macro-aree (2007)

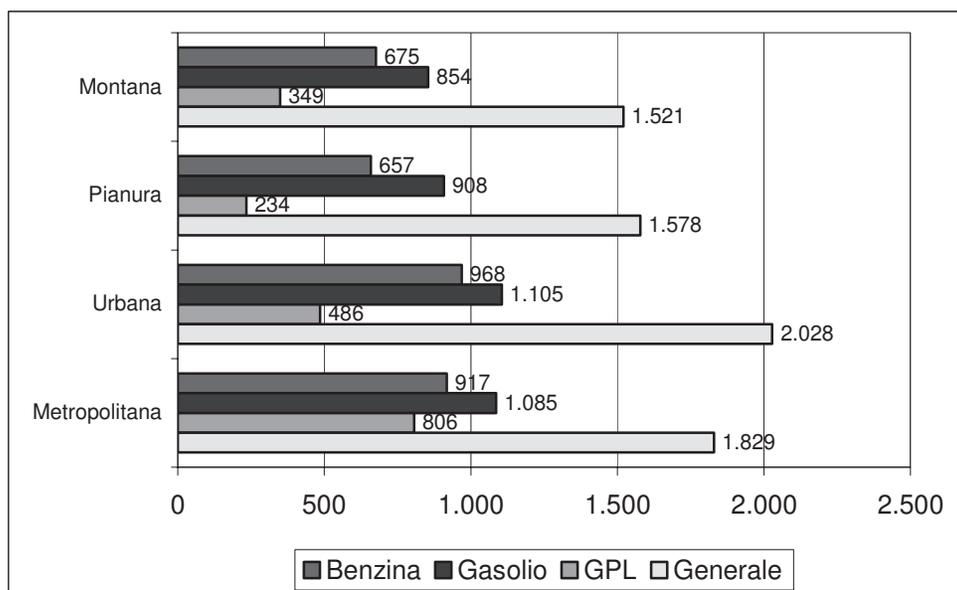
Macro-area	Benzina	Gasolio	GPL	Generale
Montana	675.331	853.949	349.399	1.520.519
Pianura	657.385	907.981	233.701	1.577.539
Urbana	968.064	1.104.657	485.738	2.027.632
Metropolitana	917.240	1.085.324	805.525	1.828.644
Lombardia	845.972	1.018.251	380.667	1.825.274

Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

¹⁵ Per ciascuna tipologia di carburante, l'erogato medio è calcolato suddividendo l'erogato complessivo per il numero di impianti che erogano quel tipo di carburante.

¹⁶ L'erogato medio generale è calcolato dividendo il carburante complessivamente erogato per il numero totale di impianti (eroganti benzina e/o gasolio e/o GPL). Ovviamente, a parità di erogato medio di benzina, diesel e GPL, l'erogato medio generale risulterà più elevato laddove la vendita dei diversi prodotti è più frequentemente concentrata in un singolo impianto.

Figura 34 - Erogato medio per impianto (1.000lt.), per tipologia, nelle diverse macro-aree (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

A livello provinciale si segnalano gli erogati medi di Como e Milano, sensibilmente superiori alla media regionale; significativamente inferiori ad essa risultano invece gli erogati medi delle province del sud (Cremona, Mantova e Pavia) e, soprattutto, quello della provincia di Sondrio.

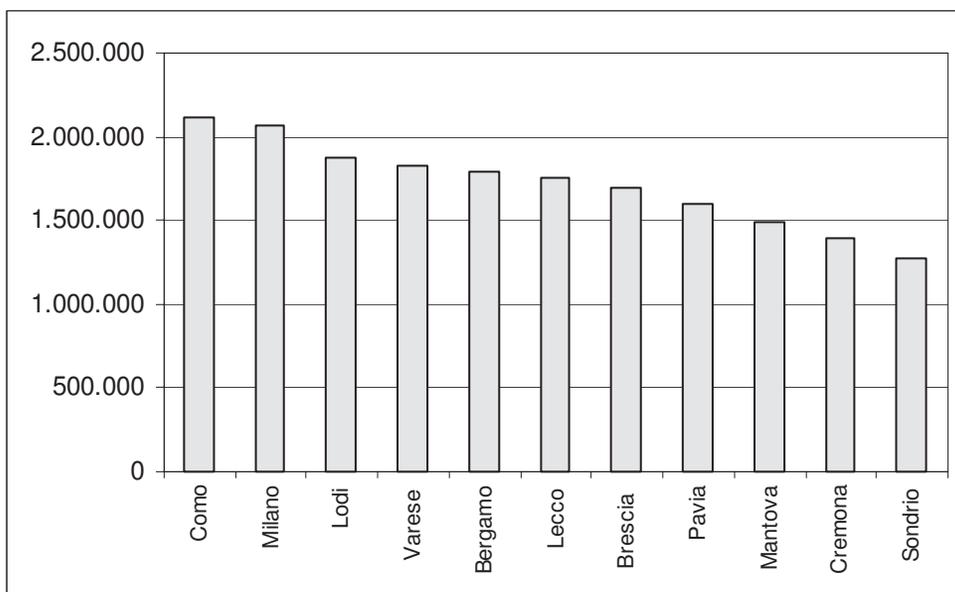
Importanti anche gli erogati medi di benzina a Varese e Lecco e quelli di gasolio a Lodi, Brescia e Bergamo; per quanto riguarda il GPL si segnalano positivamente Bergamo e Milano e negativamente Sondrio e Cremona.

Tabella 27 - Erogato medio (lt.) per impianto, per tipologia, nelle province lombarde (2007)

Provincia	Benzina	Gasolio	GPL	Generale
Bergamo	794.487	976.043	608.254	1.788.985
Brescia	695.269	980.411	340.768	1.692.320
Como	1.126.710	1.041.680	287.655	2.121.359
Cremona	567.557	800.240	187.433	1.396.800
Lecco	858.647	948.932	353.896	1.750.670
Lodi	743.285	1.156.800	392.477	1.876.296
Mantova	634.074	823.014	246.262	1.490.394
Milano	994.434	1.183.461	569.123	2.069.054
Pavia	689.484	926.032	267.540	1.596.693
Sondrio	676.232	633.450	137.223	1.272.709
Varese	992.162	939.562	430.477	1.824.907

Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Figura 35 - Erogato medio generale (lt.) nelle province lombarde (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

A livello di bacini è possibile osservare come gli erogati medi più elevati si riscontrino nella cintura milanese (in particolare a Segrate, Monza e Corsico), a Bergamo e a Como. In altre zone invece, come il sud-est, dovrebbero essere ancora possibili recuperi di efficienza, da realizzare attraverso la chiusura mirata di impianti. Sembra tuttavia che il grosso di questo lavoro sia già stato fatto.

Per quanto concerne il GPL, oltre ai bacini caratterizzati dai maggiori erogati complessivi, si segnalano per un erogato medio significativamente superiore alla media regionale i bacini di Albino e di Lecco.

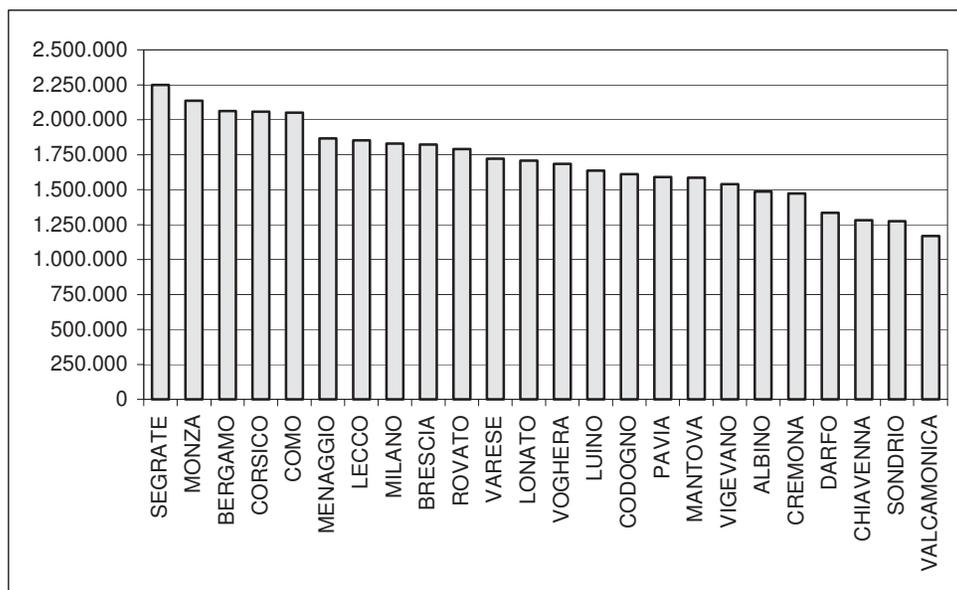
Tabella 28 - Erogato medio (lt.), per tipologia, nei vari bacini (2007)

Bacino	Nome	Benzina	Gasolio	GPL	Generale
1	VARESE	1.017.868	797.628	114.158	1.722.038
2	LUINO	964.042	670.827	-	1.634.869
3	COMO	1.054.679	1.044.799	190.174	2.050.682
4	LECCO	929.528	977.029	526.670	1.853.414
5	CHIAVENNA	656.640	697.137	77.905	1.281.771
6	MENAGGIO	1.245.924	826.944	-	1.865.582
7	BERGAMO	914.406	1.151.347	503.479	2.061.771
8	SEGRATE	887.520	1.364.481	397.752	2.249.458
9	SONDRIO	675.715	617.125	182.964	1.274.694
10	DARFO BOARIO	607.253	702.981	245.263	1.333.592
11	VALCAMONICA	527.016	622.612	185.596	1.167.304
12	CREMONA	584.676	857.411	231.009	1.471.700
13	CODOGNO	646.224	981.136	194.973	1.610.851

Bacino	Nome	Benzina	Gasolio	GPL	Generale
14	ROVATO	759.235	1.008.621	264.647	1.789.983
15	MILANO	917.240	1.085.324	805.525	1.828.644
16	CORSICO	1.045.938	1.127.523	502.587	2.057.922
17	PAVIA	714.477	930.443	221.889	1.589.580
18	MONZA	1.046.428	1.161.450	632.245	2.135.961
19	VOGHERA	673.521	1.037.151	334.483	1.684.035
20	ALBINO	737.043	756.315	552.439	1.487.288
21	BRESCIA	778.078	994.316	466.090	1.822.750
22	LONATO	657.682	1.044.659	445.115	1.708.428
23	MANTOVA	676.324	881.720	234.639	1.585.527
24	VIGEVANO	677.572	863.723	250.134	1.539.527
A	CAMPIONE	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
B	LIVIGNO	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
	Lombardia	845.972	1.018.251	380.667	1.825.274

Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Figura 36 - Erogato medio generale (lt.) nei vari bacini (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

3. Andamento storico

I dati UTIF sono presenti anche in serie storica, e mostrano – nell’ultimo ventennio – il seguente andamento.

Tabella 29 - Erogato totale (lt.) nelle diverse macro-aree (1985-2007)

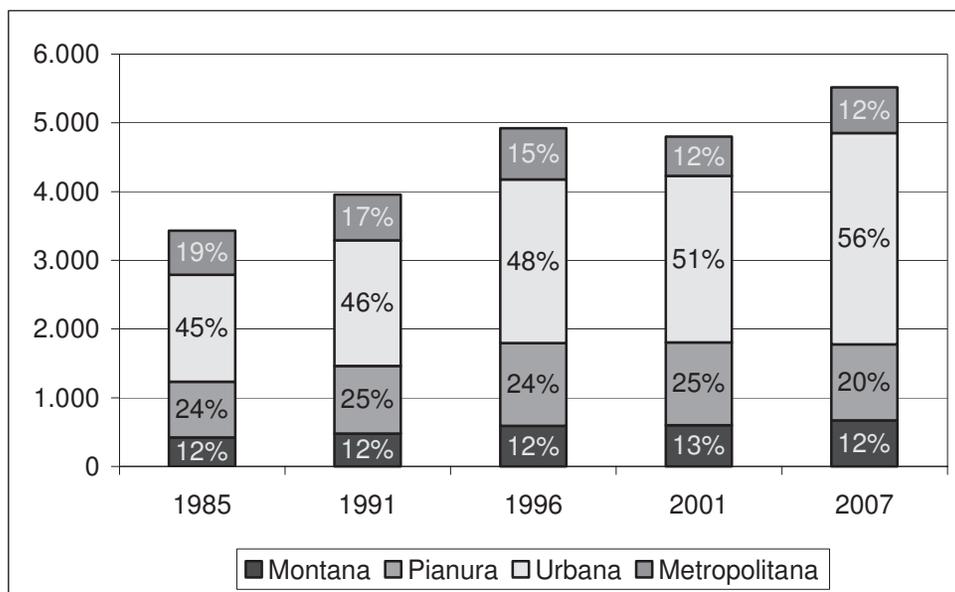
Macro-area	1985	Δ%	1991	Δ%	1996	Δ%	2001	Δ%	2007
Montana	421	+13,8%	479	+23,2%	590	+1,7%	600	11,5%	669
Pianura	810	+21,2%	982	+22,6%	1.204	+0,0%	1.204	-8,1%	1.107
Urbana	1.560	+17,3%	1.830	+30,3%	2.384	+1,7%	2.425	26,8%	3.074
Metropolitana	639	+4,4%	667	+11,8%	746	-23,3%	572	16,3%	665
Lombardia	3.430	+15,4%	3.958	+24,4%	4.924	-2,5%	4.800	14,9%	5.515

Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Dopo un primo decennio di notevole crescita, a partire dal 1996 il volume complessivo di carburante erogato in Lombardia presenta un andamento meno definito, con una lieve flessione nella seconda metà degli anni Novanta ed una ripresa di una certa importanza nei primi anni del nuovo secolo.

A livello territoriale è possibile osservare, negli ultimi dieci anni, un aumento della quota di carburante erogato nelle macro-aree urbane a discapito di quello erogato nelle macro-aree di pianura e, parzialmente, nella macro-area metropolitana milanese.

Figura 37 - Erogato totale (lt.) nelle diverse macro-aree (1985-2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Confrontando la serie storica dei dati UTIF sull’erogato con quella di provenienza Regione Lombardia relativa al numero di impianti attivi sul territorio regionale, è possibile osservare il seguente andamento

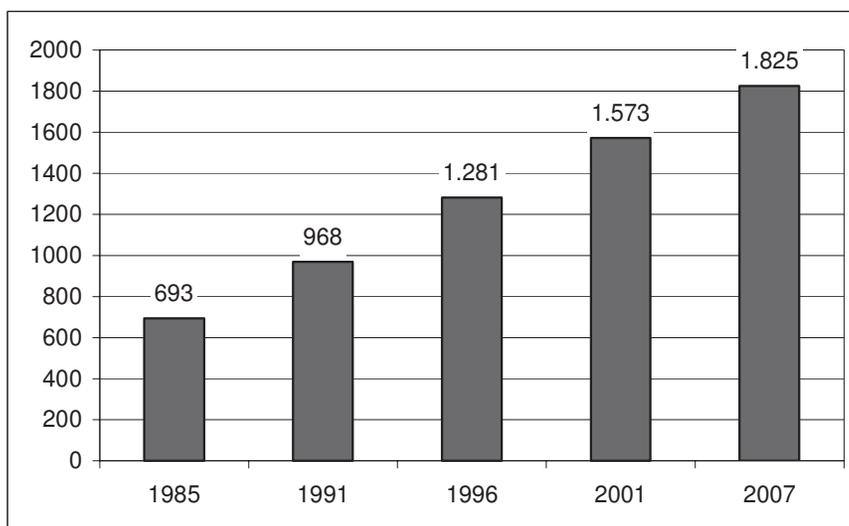
dell'erogato medio generale: in linea con il processo di generale riduzione del numero di impianti, l'erogato medio presenta – nel ventennio '85-'06 – una costante crescita¹⁷.

Tabella 30 - Erogato medio generale (lt.) per impianto (1985-2007)

Anno	Erogato	N° impianti	Erog. medio
1985	3.430	4.946	693
1991	3.958	4.088	968
1996	4.924	3.843	1.281
2001	4.800	3.051	1.573
2007	5.515	3.022	1.825

Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Figura 38 - Erogato medio generale (lt.) per impianto (1985-2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati UTIF

Per avere un quadro più completo dell'evoluzione recente, verranno presi in considerazione anche i dati pubblicati annualmente dall'Unione Petrolifera¹⁸, che consentono una disamina fra benzina e gasolio anche anteriormente al 2004, mentre non tengono conto del GPL.

Secondo tale base dati, nell'ultimo quinquennio il volume totale di carburante venduto, complessivamente superiore a quello indicato dall'UTIF, mostrerebbe un lieve ma costante calo. E' possibile inoltre notare la progressiva crescita del gasolio a discapito della benzina.

¹⁷ E' da segnalare, tuttavia, come i dati dal 1985 al 2001 non consentono una disamina precisa delle diverse tipologie di impianti (localizzazione, stato, prodotti erogati); di conseguenza il valore dell'erogato medio risente di una certa approssimazione.

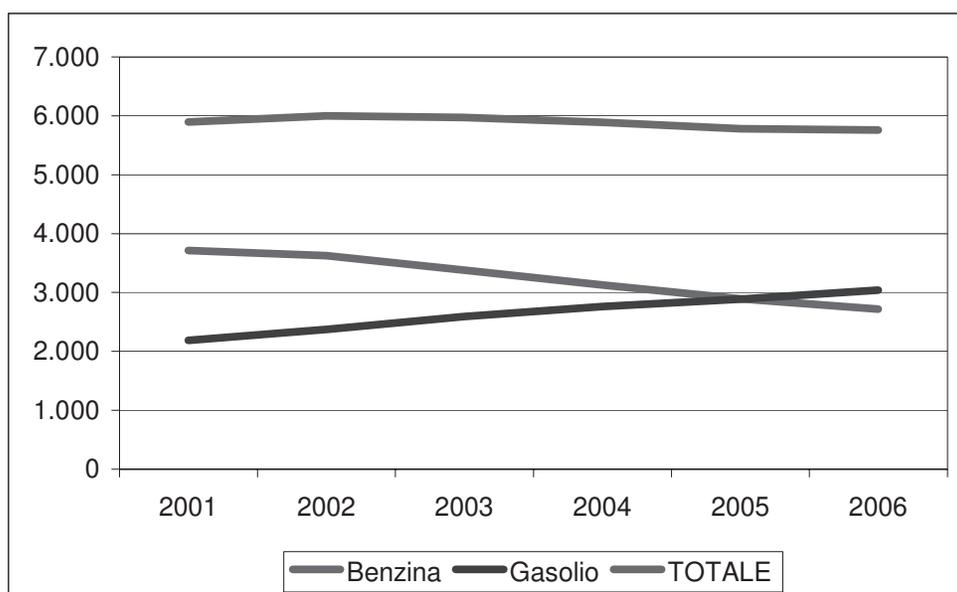
¹⁸ Secondo dati forniti dall'Unione Petrolifera, i carburanti per autotrazione rappresentano circa il 45% dei consumi totali di prodotti petroliferi in Italia ed includono la quasi totalità delle benzine, oltre l'80% dei gasoli e poco meno della metà del GPL complessivamente consumato. Complessivamente, la spesa per carburanti per autotrazione è pari a 49 miliardi di euro annui (850 euro pro capite).

Tabella 31 - Erogato complessivo (1.000 lt.) per tipologia (2001-2006)

Carburante	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Benzina	3.711	3.625	3.379	3.127	2.893	2.719
Gasolio	2.186	2.375	2.592	2.760	2.886	3.040
TOTALE	5.897	5.999	5.971	5.888	5.779	5.759

Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Figura 39 - Erogato complessivo (1.000lt.) per tipologia (2001-2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

4. Confronto interregionale ed internazionale

I dati pubblicati dall'Unione Petrolifera consentono, almeno fino al 2006, un confronto a livello sia interregionale, sia internazionale.

Tabella 32 - Erogato complessivo (1.000.000 lt.) nelle Regioni italiane (2001-2006)

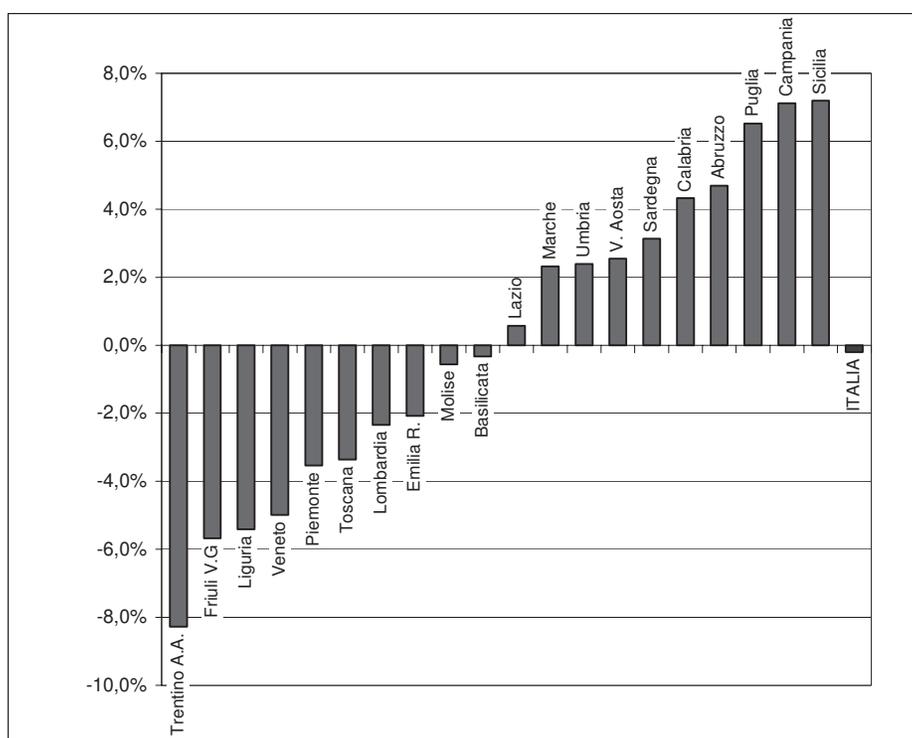
Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	$\Delta\%$ '01-'06
Trentino A.A.	713	702	698	694	663	654	-8,3%
Friuli V.G	863	863	860	849	812	814	-5,7%
Liguria	1.035	1.067	1.020	1.021	986	979	-5,4%
Veneto	3.148	3.136	3.216	3.215	3.085	2.991	-5,0%
Piemonte	2.832	2.812	2.816	2.826	2.755	2.732	-3,5%
Toscana	2.679	2.691	2.716	2.672	2.601	2.589	-3,4%
Lombardia	5.897	5.999	5.971	5.888	5.779	5.759	-2,3%
Emilia R.	3.133	3.154	3.204	3.166	3.102	3.068	-2,1%

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	$\Delta\%$ '01-'06
Molise	180	185	183	193	183	179	-0,6%
Basilicata	305	305	308	310	306	304	-0,3%
Lazio	3.497	3.638	3.572	3.561	3.520	3.517	+0,6%
Marche	1.035	1.114	1.093	1.085	1.057	1.059	+2,3%
Umbria	586	582	619	634	616	600	+2,4%
V. Aosta	118	118	121	122	121	121	+2,5%
Sardegna	988	1.000	1.026	1.035	1.028	1.019	+3,1%
Calabria	1.063	1.088	1.103	1.120	1.110	1.109	+4,3%
Abruzzo	831	823	871	894	872	870	+4,7%
Puglia	1.933	2.011	2.041	2.099	2.068	2.059	+6,5%
Campania	2.376	2.408	2.462	2.498	2.467	2.545	+7,1%
Sicilia	2.432	2.486	2.543	2.570	2.586	2.607	+7,2%
ITALIA	35.644	36.181	36.443	36.450	35.717	35.573	-0,2%

Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

La tabella mostra, nel complesso, un arresto (ed una lievissima inversione di tendenza) del processo di crescita dell'erogato complessivo che ha caratterizzato l'Italia per tutto il secolo scorso. Questa evoluzione risulta più marcata nelle regioni del centro-nord, che nel primo quinquennio degli anni '00 presentano un calo del volume totale di carburante erogato compreso fra -2% (tasso sul quale si attesta la Lombardia) e -8%. Nelle regioni del centro-sud, invece, l'erogato complessivo risulta ancora in crescita nel periodo 2001-2006, tendenza che pare però sulla via dell'esaurimento anche in queste zone.

Figura 40 - Variazione percentuale dell'erogato complessivo nelle Regioni italiane (2001-2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Di nuovo, a partire dall'erogato complessivo è possibile ricostruire l'evoluzione dell'“erogato medio generale”¹⁹ nelle diverse regioni.

Tabella 33 - Erogato medio generale (1.000lt.) nelle Regioni italiane (2001-2006)

Regione	2001	2002	2003	2004	2005	2006	var. '01-'06
Abruzzo	1.430	1.383	1.416	1.492	1.451	1.440	0,70%
Basilicata	1.497	1.556	1.523	1.507	1.491	1.438	-3,94%
Calabria	1.448	1.526	1.565	1.568	1.544	1.524	5,25%
Campania	1.384	1.425	1.509	1.508	1.461	1.464	5,78%
Emilia R.	1.709	1.761	1.843	1.838	1.818	1.778	4,04%
Friuli V.G	1.499	1.512	1.604	1.593	1.595	1.634	9,01%
Lazio	1.583	1.705	1.684	1.674	1.653	1.638	3,47%
Liguria	1.620	1.791	1.771	1.783	1.721	1.711	5,62%
Lombardia	1.861	1.932	1.973	1.970	1.946	1.938	4,14%
Marche	1.474	1.614	1.601	1.570	1.506	1.495	1,42%
Molise	1.287	1.328	1.355	1.405	1.335	1.258	-2,25%
Piemonte	1.448	1.510	1.554	1.574	1.556	1.527	5,46%
Puglia	1.492	1.640	1.709	1.750	1.694	1.672	12,06%
Sardegna	1.544	1.584	1.650	1.671	1.647	1.643	6,41%
Sicilia	1.314	1.397	1.434	1.462	1.459	1.480	12,63%
Toscana	1.723	1.781	1.841	1.802	1.755	1.759	2,09%
Trentino A.A.	1.689	1.720	1.736	1.770	1.755	1.753	3,79%
Umbria	1.363	1.386	1.491	1.520	1.485	1.443	5,87%
V. Aosta	1.242	1.277	1.301	1.337	1.332	1.345	8,29%
Veneto	1.825	1.872	1.956	1.970	1.922	1.834	0,49%
ITALIA	1.586	1.658	1.703	1.709	1.677	1.660	4,67%

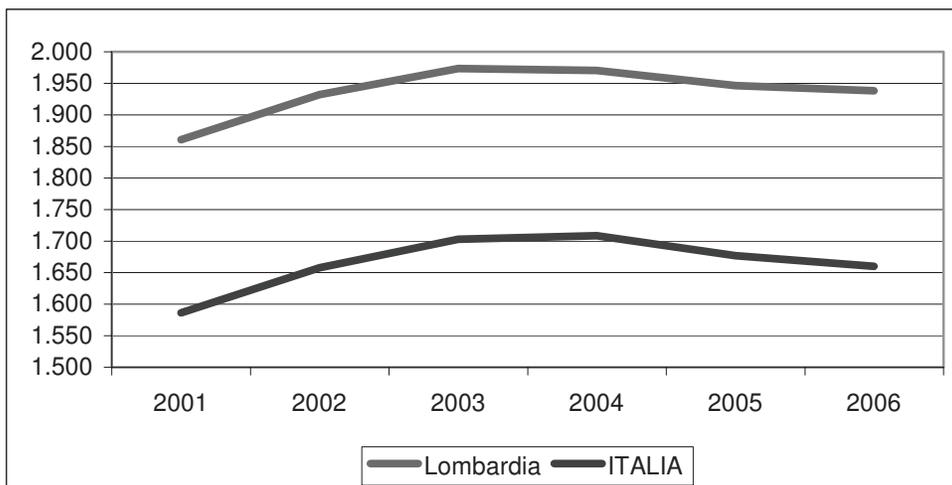
Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Nell'insieme, il leggero calo del numero totale degli impianti si è tradotto in un lieve aumento dell'erogato medio generale nel corso del quinquennio 2001-2006.

Questa tendenza, ormai in via di esaurimento, sta incontrando negli ultimissimi anni la frenata (e in alcuni casi addirittura l'arresto e l'inversione) della crescita dell'erogato complessivo: di conseguenza, a partire dal 2004 circa, l'erogato medio generale presenta un certo calo, seppur di lievissima entità. Questi trend saranno destinati ad accentuarsi rapidamente se si protrarrà il brusco calo di consumi registrato nei primi due mesi del 2009 (si vedano le stime del MSE citate nel paragrafo introduttivo al presente Programma).

¹⁹ Cfr. nota 55. In prima approssimazione, è possibile considerare l'erogato medio come indice di efficienza economica della rete; tale parametro risente tuttavia anche di altre variabili, come ad esempio la cilindrata media del parco macchine, la ripartizione dei veicoli fra benzina e diesel, l'incidenza delle auto a metano o GPL o di quelle ibride.

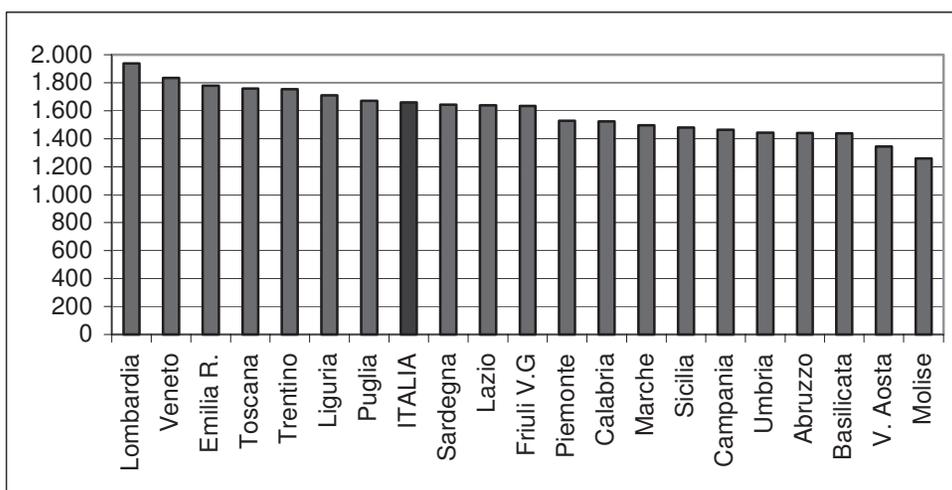
Figura 41 - Erogato medio generale (1.000 lt.) in Lombardia e in Italia (2001-2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

In ogni caso, l'erogato medio generale degli impianti operanti in Lombardia risulta sempre il più elevato a livello nazionale, con un valore superiore di quasi il 17% rispetto alla media italiana (anche se le esigenze di capillarità della rete, dovute a un alto indice di motorizzazione e ad un'elevata densità abitativa, potrebbero giustificare, almeno in parte, un erogato medio più basso).

Figura 42 - Erogato medio generale (1.000 lt.) nelle Regioni italiane (2006)



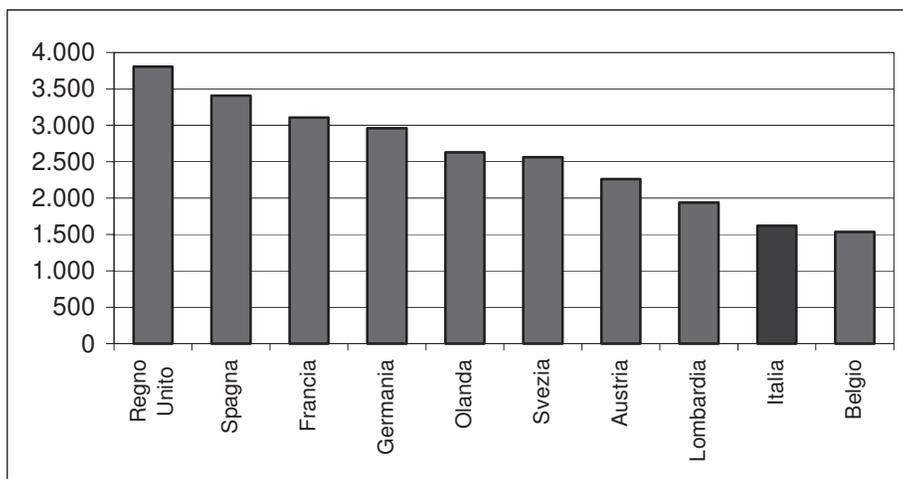
Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

Effettuando un confronto a livello internazionale, invece, l'Italia e la Lombardia presentano livelli di erogato medio generale piuttosto basso, in particolare se confrontati con quelli di Paesi ove la rete dei distributori di carburante è caratterizzata da indici di abitanti per impianto e di kmq per impianto di gran lunga superiori a quelli della rete italiana e lombarda.

Il Regno Unito ha l'erogato medio più alto d'Europa, seguito – nell'ordine – da Spagna, Francia e Germania. Svezia, Finlandia e Austria (in ordine decrescente) hanno un erogato medio decisamente più basso di quello

dei quattro paesi più efficienti, ma ancora più alto di tutte le regioni italiane. Solo il Belgio, fra i Paesi europei analizzati, ha un erogato più basso dell'Italia e delle più efficienti regioni italiane.

Figura 43 - Erogato medio generale (1.000 lt.) in alcuni Paesi europei (2006)



Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

A livello storico è possibile distinguere fra Paesi che nell'ultimo quinquennio presentano un erogato medio in forte aumento (Svezia, Belgio, Austria, Regno Unito) e Paesi con ritmi di crescita molto più contenuti (Francia, Italia, Olanda), se non addirittura negativi (Germania).

Tabella 34 - Erogato medio generale (1.000lt.) in alcuni Paesi europei (2001-2006)

Paese	2001	2002	2003	2004	2005	2006	var. '01-'06
Austria	1.767	2.020	2.267	2.266	2.260	2.260	27,90%
Belgio	1.173	1.490	1.494	1.745	1.570	1.535	30,86%
Francia	2.801	2.840	3.025	3.021	3.075	3.105	10,85%
Germania	3.227	3.190	3.170	3.168	3.230	2.960	-8,27%
Italia	1.538	1.602	1.643	1.650	1.655	1.620	5,33%
Lombardia	1.861	1.932	1.973	1.970	1.946	1.938	4,14%
Olanda	2.504	2.240	2.580	2.634	2.635	2.630	5,03%
Regno Unito	3.211	3.250	3.460	3.531	3.630	3.805	18,50%
Spagna	n.d.	n.d.	3.130	3.155	2.820	3.405	n.d.
Svezia	1.626	1.775	1.810	1.837	1.940	2.560	57,44%

Fonte: elaborazione IReR su dati Unione Petrolifera

1.2 La rete autostradale

Negli archivi di Regione Lombardia sono registrati 62 impianti (di cui 57 in esercizio, 0 in stato di sospensiva e 5 di nuova autorizzazione). Per il momento considereremo solo gli impianti in esercizio o in sospensiva, che risultano così ripartiti lungo la rete autostradale presente sul territorio lombardo.

Tabella 35 - Impianti autostradali presenti sulle diverse tratte lombarde (2007)

Autostrada		N° impianti
ID	Nome	
A1	Autostrada del Sole	4
A4	Autostrada Serenissima	14
A7	Autostrada Milano-Serravalle	4
A8	Autostrada dei Laghi (VA)	7
A9	Autostrada dei Laghi (CO)	3
A21	Autostrada dei Vini	6
A22	Autostrada del Brennero	2
A50	Tangenziale Ovest di Milano	8
A51	Tangenziale Est di Milano	7
TOTALE impianti considerati		55

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - DG Commercio Fiere e Mercati

Per comprendere meglio tale distribuzione, è utile confrontare il numero degli impianti (in esercizio) con il chilometraggio delle diverse tratte.

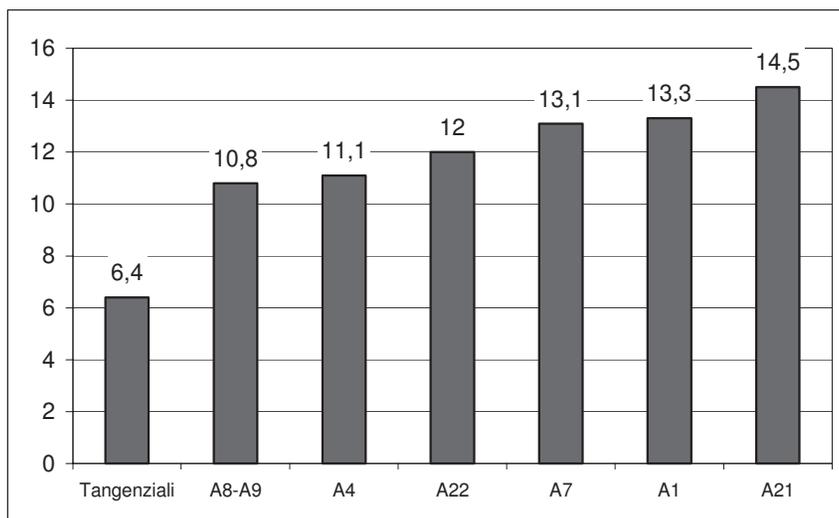
Tabella 36 - Km di rete per impianto autostradale nelle diverse tratte lombarde (2007)

Autostrada	N° impianti	Km	Km / imp.
A1	4	53,2	13,3
A4	14	155,5	11,1
A7	4	52,5	13,1
A8-A9	10	108,1	10,8
A21	6	87	14,5
A22	2	24	12,0
Tangenziali	15	95,4	6,4
Totale	55	575,7	10,5

Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati, Ministero dei Trasporti

Come si evince dalla tabella, i km mediamente coperti da un impianto autostradale variano fra gli 11 della Torino-Venezia (che attraversa le zone più densamente abitate della Lombardia, congiungendo le province di Milano, Bergamo e Brescia) e delle Autostrade dei Laghi e i 14,5 della A21. Le altre tratte presentano tutte valori fra i 12 e i 13 km per impianto, mentre sulle tangenziali che circondano Milano vi è mediamente un impianto di rifornimento ogni 6,4 km.

Figura 44 - Km di rete per impianto autostradale nelle diverse tratte lombarde (2007)



Fonte: elaborazione IReR su dati Regione Lombardia - D.G. Commercio Fiere e Mercati,

Ministero dei Trasporti

Per gli impianti autostradali sono disponibili, a livello regionale, i seguenti dati relativi al numero di impianti e all'erogato complessivo e medio dell'anno 2007.

Tabella 37- Numero di impianti ed erogato complessivo e medio (mc.) negli impianti autostradali delle Regioni italiane (2007)

REGIONI	Benzina rete (1)	Gasolio rete (1)	Benzina + Gasolio rete	Numero P.V.	EROGATO MEDIO
	'000 mc.	'000 mc.	'000 mc.		
PIEMONTE	80	279	359	61	5.879
VAL D'AOSTA	7	14	21	5	4.250
LIGURIA	64	171	235	35	6.714
LOMBARDIA	150	434	585	56	10.440
TRENTINO	15	47	62	10	6.195
FRIULI V.G.	23	42	65	11	5.932
VENETO	73	248	322	39	8.248
E.ROMAGNA	96	358	454	35	12.985
TOSCANA	62	212	275	32	8.582
UMBRIA	7	35	42	4	10.439
MARCHE	22	95	117	12	9.748
LAZIO	153	390	543	43	12.622
MOLISE	3	16	18	4	4.598
ABRUZZO	26	103	128	18	7.127
CAMPANIA	68	186	254	35	7.243
PUGLIA	15	72	87	20	4.364
BASILICATA	3	14	17	2	8.593
CALABRIA	18	90	108	15	7.206
SICILIA	34	104	138	22	6.255
SARDEGNA	0	0	0	0	---
TOTALE ITALIA (*)	917	2.912	3.829	459	8.343

(*) Comprende : Api, ENI Div. R.&M. (marchio Agip), Erg Petroli, Esso, IES, IP Italiana Petroli, Q8, Shell, Tamoil e Total.

(1) Le densita' adottate sono rispettivamente di 0,738 per la benzina e 0,829 per il gasolio.

Fonte: elaborazione Regione Lombardia su dati Unione Petrolifera

E' facile constatare come, ancora una volta, la rete di Lombardia, si distingue per l'elevata efficienza e produttività, con un erogato medio pari a 10.440.000 per impianto, dopo Emilia-Romagna e Lazio, e a fronte di una media italiana di 8.343. Ovviamente tali dati vanno contestualizzati all'interno del quadro di percorrenza che caratterizza la rete autostradale italiane e nelle varie Regioni, ma offrono ancora una volta uno spaccato significativo dell'offerta lombarda.

A questa situazione si aggiunga l'elevata qualità di standard richiesti da Regione Lombardia e recepiti dal CIPE nelle rispettive delibere di approvazione dei progetti, relativamente alle nuove tratte autostradali di prossima costruzione su iniziativa del Governo regionale, tratte che ricordiamo essere: l'Autostrada Brebemi, la Pedemontana, la tangenziale Est Esterna dell'area milanese, l'Autostrada Cremona-Mantova e la Broni-Mortara. A carattere esemplificativo si ricorda che tutte le aree di servizio previste su queste nuove tratte dovranno essere dotate del prodotto metano.