

# **La distribuzione di carburanti in Umbria**

## **2009**

Rapporto di ricerca

## RICONOSCIMENTI

La presente ricerca è stata condotta dall'AUR, su incarico della Regione Umbria, nell'ambito delle attività che l'Agenzia svolge all'interno dell'Osservatorio del Commercio, di cui alla L.R. 24/1999.

La ricerca, giunta ormai alla sua terza edizione, è il risultato di quanto emerso da una indagine di campo effettuata presso i Comuni e le Agenzie delle Dogane delle due province, che si ringraziano per la collaborazione.

Si ringrazia altresì il Servizio Commercio e Tutela dei Consumatori e il suo responsabile, Enzo Santucci, per aver presidiato l'intero svolgimento della rilevazione.

La stesura del quaderno è stata realizzata da Chiara Vivoli, che ha curato anche l'analisi dei dati.

### Gruppo di lavoro

<i>Elisabetta Tondini</i>	Coordinamento generale
<i>Enza Galluzzo</i>	Supporto al coordinamento
<i>Chiara Vivoli</i>	Metodologia e analisi dati
<i>Andrea Kaczmarek</i>	Esperto di riferimento
<i>Emanuele Pettini</i>	Raccolta dati e supporto costruzione data base

L'impaginazione del quaderno è stata curata da Vito Simone Foresi.

La distribuzione di carburanti in Umbria  
2009

INDICE

La distribuzione di carburanti in Europa	5
<hr/>	
La distribuzione di carburanti in Italia	14
<hr/>	
La distribuzione di carburanti in Umbria	39
<hr/>	
Appendice metodologica	72
<hr/>	
Allegati: 1 - Istruzioni per la rilevazione; 2 - Zone socio-economiche omogenee	73



## LA DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI IN EUROPA

### Consistenza della rete e del parco circolante

L'Italia ha il più alto numero di distributori ed anche l'indice di motorizzazione più elevato rispetto a tutti gli altri paesi europei presi in considerazione (vedere tabelle 1 e 2). In Italia, infatti, si hanno circa 738 veicoli circolanti ogni 1.000 abitanti, che corrisponde al rapporto più basso tra popolazione ed autoveature. Inoltre in Italia abbiamo dieci vetture circolanti ogni 17 abitanti. Solo la Germania ha un indicatore simile all'Italia con 10 vetture ogni 18 abitanti; gli altri paesi sono tutti intorno o superiori ad un rapporto di 1 a due.

Un'ultima notazione: se analizziamo l'indice di servizio, cioè il rapporto tra la popolazione ed il numero di impianti di distribuzione di carburante, possiamo notare che anche in questo caso l'Italia ha l'indice più basso se escludiamo la Svezia (dove sia la popolazione, sia il numero di veicoli circolanti, sia il numero di impianti non è paragonabile con l'Italia).

La rete italiana di distribuzione dei carburanti risulta sostanzialmente diversa da quella europea.

L'Italia presenta il più alto numero di punti vendita rispetto agli altri paesi europei e di conseguenza un erogato medio a punto vendita tra i più bassi.

Se mettiamo a confronto i 4 paesi europei con maggiore popolazione (Germania, Francia, Regno Unito e Italia), nei quali sono presenti il maggior numero di distributori di carburante, possiamo osservare notevoli differenze. L'Italia, la Germania e il Regno Unito, che hanno delle superfici complessive con divari non troppo elevati (si va dalla nazione più piccola, il Regno Unito con 242.514 kmq, a quella più grande, la Germania con 357.030 kmq), hanno un numero di distributori notevolmente diverso: l'Italia ha più del doppio dei distributori del Regno Unito ed il 50% in più di quelli della Germania.

La densità di veicoli per kmq è praticamente la stessa per Italia e la Germania, leggermente inferiore quella del Regno Unito. Questo dovrebbe indicare che il parco auto circolante in relazione alla superficie complessiva della nazione dovrebbe essere simile. Per quanto riguarda la densità di popolazione, la più alta risulta nel Regno Unito seguito dalla Germania e poi dall'Italia.

**Tab. 1 - Popolazione e parco circolante in alcuni paesi europei**

Paese	Popolazione	Veicoli	di cui Autovetture	Veicoli / Popol. <sup>1</sup>	Popol. / autovetture	Indice di servizio <sup>2</sup>
Austria	8.233.300	5.506.063	4.109.129	668,8	2,00	2.930
Belgio	10.478.650	5.838.034	4.874.426	557,1	2,15	3.213
Finlandia	5.246.100	3.084.928	2.414.477	588,0	2,17	2.607
Francia	60.873.000	36.300.000	30.100.000	596,3	2,02	4.708
Germania	82.469.400	52.046.439	45.375.529	631,1	1,82	5.534
<b>Italia</b>	<b>58.607.050</b>	<b>43.231.023</b>	<b>34.882.476</b>	<b>737,6</b>	<b>1,68</b>	<b>2.605</b>
R. Unito	60.226.500	31.709.394	27.028.100	526,5	2,23	6.496
Spagna	43.398.150	24.621.256	18.688.320	567,3	2,32	4.836
Svezia	9.024.040	4.950.161	4.154.000	548,6	2,17	2.516

Fonte: ACI, Unione Petrolifera (UP), anno 2009, dati riferiti al 2005.

**Tab. 2 - Indicatori e caratteristiche della rete distributori europea**

Paese	N. punti vendita	Erogato medio x p.v. (mc)	Veicoli x kmq	Impianti x 100 kmq	Densità popolazione	Superficie (kmq)
Austria	2.810	2.425	65,6	3,4	98	83.871
Belgio	3.261	1.738	191,2	10,7	343	30.528
Finlandia	2.012	2.470	9,12	0,6	16	338.145
Francia	12.929	3.271	66,7	2,4	112	543.965
Germania	14.902	3.029	145,8	4,2	231	357.030
<b>Italia</b>	<b>22.500</b>	<b>1.609</b>	<b>143,5</b>	<b>7,5</b>	<b>194</b>	<b>301.336</b>
R.Unito	9.271	4.056	130,8	3,8	248	242.514
Spagna	8.974	3.680	48,7	1,8	86	505.988
Svezia	3.586	3.586	11,0	0,8	20	449.964

Fonte: Unione Petrolifera (UP), anno 2009, dati riferiti al 2007.

Considerando congiuntamente tutti questi dati possiamo dire che questo dovrebbe spiegare la bassa redditività dei distributori italiani (evidenziata con l'erogato medio per punto vendita che è il più basso dei quattro paesi considerati); possiamo infatti spiegare il maggior numero di distributori presenti in Italia (7,5 per kmq rispetto ai 4,2 della Germania) semplicemente con la struttura orografica del paese? Possiamo cioè spiegare il numero così elevato di distributori in relazione alle caratteristiche orografiche e demografiche del paese, piccoli comuni dislocati anche in parti montane, e con la crescente mobilità dei cittadini? Questa potrebbe essere una

<sup>1</sup> Il rapporto tra i veicoli (parco circolante) e la popolazione moltiplicati per 1.000 viene anche denominato indice di motorizzazione.

<sup>2</sup> L'indice di servizio è dato dal rapporto tra la popolazione ed il numero di impianti.

spiegazione di una rete distributiva diffusa e capillare sul territorio a servizio della popolazione.

Ma allo stesso tempo potremmo dire, ad esempio, che in Germania e nel Regno Unito, dove l'erogato medio per punto vendita è circa il doppio di quello italiano a parità di densità di veicoli, la distribuzione demografica tende a concentrarsi in punti ad alta densità di popolazione non rendendo necessaria una rete più capillare e meglio distribuita sul territorio (ci sono solo 4,2 distributori per kmq in Germania e 3,8 nel Regno Unito).

Ma se ciò dipendesse esclusivamente dalla densità di popolazione, dovremmo forse adottare il modello francese, che fino ad ora non avevamo considerato proprio per degli indicatori completamente diversi dagli altri tre paesi considerati. In Francia abbiamo, infatti, una più bassa densità di popolazione (112 abitanti per kmq contro i 194 italiani) alla quale corrisponde una più bassa densità di veicoli (66,7 per kmq contro i 143,5) ed un numero di distributori per kmq decisamente più basso (2,4 contro 7,5). Nonostante questo, con popolazioni pressoché simili (intorno ai 60 milioni di abitanti), e con una superficie notevolmente più elevata (543.965 kmq contro i 301.336 dell'Italia), in Francia ci sono 9.571 distributori in meno.

## **La vendita di carburanti in Europa**

Prima di passare a vedere nel dettaglio la rete distributiva italiana, diamo un'occhiata all'evoluzione della vendita di carburanti negli ultimi anni nei principali paesi europei.

Nel report precedente, presentato a gennaio del 2008, si metteva in evidenza come l'Italia, rispetto agli altri paesi europei, ha avuto un andamento nella vendita di carburanti leggermente diverso. In tutti i paesi, infatti, il calo della vendita di benzina, rispetto al gasolio, si è iniziato a registrare già nel passaggio tra il 1990 ed il 1995. Solo Italia, Belgio, Spagna e Svezia registravano un aumento, molto consistente per l'Italia (circa il 29% in più), meno consistente per la Spagna (intorno al 10%), quasi inconsistente per Belgio e Svezia (intorno al 3%). Mentre poi dal 1996 Belgio, Spagna e Svezia registravano diminuzioni in termini di vendita di benzina, in linea con gli altri paesi europei, per l'Italia si deve attendere il 1999 per iniziare a registrare tale diminuzione.

Se guardiamo i rapporti tra la vendita di gasolio e quella di benzina (tab. 3), in questi ultimi tre anni presi in considerazione, solo in alcuni paesi come Svezia, Regno Unito, Finlandia e Germania, la vendita di benzina supera quella del gasolio; negli altri paesi risulta sempre superiore la vendita di

gasolio ed il divario tra i due tipi di carburante si è accentuato nel tempo. I paesi dove la vendita di gasolio è nettamente superiore a quella della benzina, soprattutto per il 2007, sono Austria, Belgio, Spagna e Francia. Anche in Italia vi è una predominanza di vendita di gasolio piuttosto che di benzina e negli ultimi tre anni questo divario risulta essere in aumento.

**Tab. 3 - Vendita di carburante in alcuni paesi europei**

*(migliaia di metri cubi)*

Paese	2005			2006			2007		
	p.v.*	benz.	gasolio	p.v.*	benz.	gasolio	p.v.*	benz.	gasolio
Austria	2.815	2.810	3.900	2.833	2.580	3.890	2.812	2.600	4.150
Belgio	3.575	2.380	3.800	3.459	1.600	4.010	3.295	1.515	4.300
Finlandia	1.940	2.535	1.450	2.002	2.480	1.550	2.001	2.481	1.640
Francia	13.835	14.825	28.900	13.504	13.710	28.450	13.170	13.080	29.890
Germania	15.070	31.665	15.300	15.187	28.650	17.500	15.036	27.340	17.600
<b>Italia</b>	<b>22.400</b>	<b>17.885</b>	<b>18.430</b>	<b>22.400</b>	<b>16.850</b>	<b>19.480</b>	<b>22.450</b>	<b>15.870</b>	<b>20.340</b>
R. Unito	10.300	25.230	12.390	9.764	23.570	13.800	9.382	22.740	14.500
Spagna	8.655	9.825	17.120	8.638	9.040	21.500	8.668	8.790	23.100
Svezia	3.840	5.515	2.175	3.816	5.360	2.300	3.701	5.254	2.570

\* I dati sono riferiti ad inizio anno.

Fonte: Unione Petrolifera (UP).

Come visto in precedenza, laddove ci sono meno punti vendita aumenta l'erogato medio.

La tabella 4 ci consente di confrontare l'erogato medio a vettura per ciascun punto vendita. Infatti, rapportando le vendite complessive di benzina e gasolio per l'anno 2007 con il numero di veicoli circolanti per ciascun paese, possiamo calcolare sia il numero medio di vetture per ciascun punto vendita sia l'erogato medio per vettura.

Per l'Italia, se consideriamo che ogni punto vendita eroga 1.618 metri cubi complessivi di carburante e che le vetture per punto vendita sono 1.423, possiamo dedurre che in media ciascuna vettura acquista 1,14 metri cubi di carburante all'anno.

Per gli altri paesi europei abbiamo: per la Francia, 1,36 metri cubi di carburante a vettura; per la Germania, 1,12; per il Regno Unito, 1,20; in Spagna, 1,13. Nei paesi dove il numero dei punti vendita è contenuto possiamo osservare che i metri cubi medi acquistati a vettura aumentano passando a 1,52 per l'Austria; 1,94 per la Finlandia; 2,30 per la Svezia.



**Tab. 4 - Struttura della rete in alcuni paesi europei**

Paese	2005			2006			2007		
	Parco vetture (migl)	Vetture x punti vendita	Erogato medio (m³)	Parco vetture (migl)	Vetture x punti vendita	Erogato medio (m³)	Parco vetture (migl)	Vetture x punti vendita	Erogato medio (m³)
Austria	4.110	1.460	2.260	4.205	1.484	2.260	4.246	1.510	2.299
Belgio	4.815	1.347	1.570	4.930	1.425	1.535	5.006	1.519	1.689
Finlandia	2.330	1.201	1.566	2.490	1.244	2.070	2.550	1.274	2.470
Francia	29.900	2.161	3.075	30.400	2.251	3.105	30.700	2.331	3.180
Germania	45.375	3.011	3.230	46.570	3.066	2.960	41.184	2.739	3.058
<b>Italia</b>	<b>31.250</b>	<b>1.395</b>	<b>1.655</b>	<b>31.600</b>	<b>1.411</b>	<b>1.620</b>	<b>31.950</b>	<b>1.423</b>	<b>1.618</b>
R. Unito	30.270	2.939	3.630	30.650	3.139	3.805	31.284	3.334	3.993
Spagna	19.540	2.258	2.820	20.910	2.421	3.405	21.760	2.510	2.848
Svezia	4.115	1.072	1.940	4.200	1.101	2.560	4.258	1.150	2.644

Fonte: Unione Petrolifera (UP).

Le tabelle 5 e 6 mostrano i prezzi dei carburanti, benzina e gasolio, nei principali paesi europei e degli ultimi 4 anni. Nelle tabelle sono presenti i costi del carburante, gli oneri applicati dai singoli stati ed il prezzo finale alla pompa.

**Tab. 5 - Prezzi della benzina in alcuni paesi europei**

(euro/litro)

Paese	Al 1° ottobre 2006			Al 1° Ottobre 2007		
	Costo	Oneri (%)	Prezzo vendita	Costo	Oneri (%)	Prezzo vendita
Austria	0,432	58,1	1,030	0,502	57,6	1,183
Belgio	0,403	66,6	1,205	0,508	62,9	1,368
Finlandia	0,453	64,3	1,270	0,479	63,2	1,302
Francia	0,387	66,8	1,167	0,466	63,5	1,277
Germania	0,394	67,6	1,216	0,495	63,8	1,368
<b>Italia</b>	<b>0,461</b>	<b>62,5</b>	<b>1,230</b>	<b>0,531</b>	<b>59,6</b>	<b>1,314</b>
Regno Unito	0,397	69,1	1,283	0,454	67,1	1,382
Spagna	0,434	55,5	0,976	0,512	52,0	1,067
Svezia	0,379	66,8	1,142	0,441	64,4	1,239

---segue

Segue tab. 5 - Prezzi della benzina in alcuni paesi europei

(euro/litro)

Paese	Al 1° Ottobre 2008			Al 1° Aprile 2009		
	Costo	Oneri (%)	Prezzo vendita	Costo	Oneri (%)	Prezzo vendita
Austria	0,530	56,5	1,219	0,311	67,5	0,956
Belgio	0,588	58,6	1,421	0,378	68,0	1,182
Finlandia	0,648	57,8	1,537	0,388	68,2	1,219
Francia	0,555	60,0	1,388	0,365	68,6	1,161
Germania	0,538	62,1	1,419	0,360	70,2	1,207
<b>Italia</b>	<b>0,614</b>	<b>56,5</b>	<b>1,413</b>	<b>0,425</b>	<b>64,2</b>	<b>1,186</b>
Regno Unito	0,542	60,7	1,380	0,291	70,4	0,983
Spagna	0,579	49,4	1,144	0,402	57,2	0,939
Svezia	0,522	60,9	1,334	0,338	67,9	1,052

Fonte: ns. elaborazioni su dati Unione Petrolifera (UP).

Tab. 6 - Prezzi del gasolio in alcuni paesi europei

(euro/litro)

Paese	Al 1° ottobre 2006			Al 1° Ottobre 2007		
	Costo	Oneri (%)	Prezzo vendita	Costo	Oneri (%)	Prezzo vendita
Austria	0,461	51,7	0,955	0,534	51,6	1,103
Belgio	0,493	49,8	0,982	0,566	48,0	1,088
Finlandia	0,529	48,9	1,036	0,514	49,5	1,017
Francia	0,450	56,6	1,037	0,511	54,4	1,120
Germania	0,458	57,5	1,077	0,539	55,1	1,201
<b>Italia</b>	<b>0,526</b>	<b>53,3</b>	<b>1,127</b>	<b>0,580</b>	<b>51,8</b>	<b>1,203</b>
Regno Unito	0,462	66,0	1,359	0,480	66,0	1,413
Spagna	0,494	46,6	0,925	0,554	44,8	1,004
Svezia	0,489	55,7	1,103	0,521	55,0	1,157

Paese	Al 1° Ottobre 2008			Al 1° Aprile 2009		
	Costo	Oneri (%)	Prezzo vendita	Costo	Oneri (%)	Prezzo vendita
Austria	0,648	47,8	1,241	0,385	58,4	0,926
Belgio	0,682	43,6	1,210	0,416	55,3	0,930
Finlandia	0,794	42,1	1,371	0,455	52,5	0,958
Francia	0,657	49,3	1,297	0,384	60,5	0,971
Germania	0,648	51,3	1,331	0,399	61,4	1,034
<b>Italia</b>	<b>0,713</b>	<b>47,7</b>	<b>1,363</b>	<b>0,445</b>	<b>57,3</b>	<b>1,042</b>
Regno Unito	0,668	56,3	1,528	0,372	65,4	1,076
Spagna	0,681	40,8	1,151	0,427	50,2	0,857
Svezia	0,663	51,4	1,365	0,395	60,0	0,988

Fonte: ns. elaborazioni su dati Unione Petrolifera (UP).

La prima cosa da notare è come siano estremamente variabili gli oneri applicati da ciascun paese e come, per lo stesso paese, la quota degli oneri sia diversa tra la benzina ed il gasolio. La prima domanda che forse è lecito porci è: perché in Italia il costo del carburante, al netto degli oneri, è il più elevato tra tutti i paesi europei? Ciò si verifica sistematicamente per la benzina e per tutti gli anni considerati (ad eccezione del 2008 dove è la Finlandia ad avere il costo maggiore). Anche per il costo del gasolio si verifica la medesima situazione, ad eccezione anche in questo caso della Finlandia, il quale costo del gasolio è più elevato nel 2006 e nel 2008.

Come detto gli oneri fiscali sono diversificati a seconda dei paesi e possiamo dire da subito che la quota di oneri sul gasolio è minore rispetto a quella sulle benzine.

Possiamo inoltre notare che negli anni 2007 e 2008 con l'impennata dei prezzi del petrolio, tutti gli stati hanno deciso, al fine di calmierare il prezzo finale di vendita, di ridurre la quota di oneri. In Italia ad esempio si è passati dal 62,5% al 56,5% per la benzina e dal 53,3% al 47,7% per il gasolio. Ciò ha permesso di contenere, come detto, il prezzo alla pompa che nel 2008 era schizzato a 1,413 euro per la benzina e a 1,363 per il gasolio. Come il prezzo del petrolio è tornato a scendere, e nel 2009 si è avuta una forte riduzione del prezzo del greggio, i vari paesi hanno aumentato di nuovo gli oneri. In Italia tale aumento ha visto l'incremento di 7,7 punti percentuali per la benzina e di quasi 10 per il gasolio.

Altra considerazione che possiamo fare in raffronto agli altri paesi europei è che in Italia il prezzo alla pompa della benzina è tra i più alti in Europa. Per quanto riguarda il prezzo del gasolio l'Italia paga il prezzo alla pompa più elevato, solo il Regno Unito ha un prezzo più elevato giustificato dal fatto che probabilmente ha adottato una politica di disincentivo del *gasolio* tenendo i prezzi sistematicamente più elevati della benzina.

### **BOX 1 - LA RETE CARBURANTI: IL CONFRONTO CON L'EUROPA. LO STUDIO DI NOMISMA ENERGIA**

Nel mese di luglio del 2007, si è tenuta la presentazione dello studio realizzato da Nomisma Energia intitolato "La Rete Carburanti: Il confronto con l'Europa". Lo studio è stato commissionato dall'Unione Petrolifera con l'intento di fornire un contributo utile alla comprensione di un problema che interessa milioni di cittadini. Il rapporto è stato suddiviso in quattro parti:

- nella prima il confronto con il resto d'Europa viene effettuato in base ad alcuni parametri fondamentali, quali l'erogato, i margini lordi, il ruolo delle vendite diverse dai carburanti. In questa parte si cerca di elencare le cause dell'inefficienza italiana quantificandone i maggiori costi;
- la seconda parte entra nel dettaglio dei meccanismi di formazione dei prezzi in Italia;
- nel terzo capitolo si approfondisce il sistema italiano della mobilità, caratterizzato da alcune peculiarità che in parte spiegano un numero di punti vendita più alto;
- vi è infine un capitolo sulla regolazione del settore dei carburanti in Italia.

Le conclusioni a cui giunge lo studio, confermano quanto sempre sostenuto dall'industria petrolifera e cioè che l'esistenza di un divario con l'Europa quantificato in 3,8 Eurocent/litro è dovuto ad un sistema che presenta un minor grado di efficienza e differenze strutturali sulle quali è più difficile intervenire.

Secondo lo studio, le inefficienze che comportano maggiori costi e minori ricavi possono essere riassunte come segue: scarsa diffusione del self service, in particolare nella versione diffusa in Europa con la completa assenza di personale nell'area di vendita; bassa flessibilità commerciale, per sostanziale assenza di vendite di prodotti diversi dai carburanti (non oil) e la rigidità di orari e turni di apertura.

Le differenze strutturali individuate dallo studio sono invece le seguenti: maggiore numerosità e capillarità della rete italiana, per la diversa distribuzione sul territorio della popolazione e la differente mobilità delle persone; scarsa diffusione della grande distribuzione, che in altri Paesi, soprattutto in Francia e Regno Unito, pratica prezzi anche sotto i costi, riducendo sensibilmente la media dell'intera Europa.

La somma delle due componenti rende dunque la nostra rete di distribuzione più onerosa con effetti che si scaricano inevitabilmente sui prezzi finali e con minore redditività complessiva, sia per le compagnie petrolifere che per i gestori.

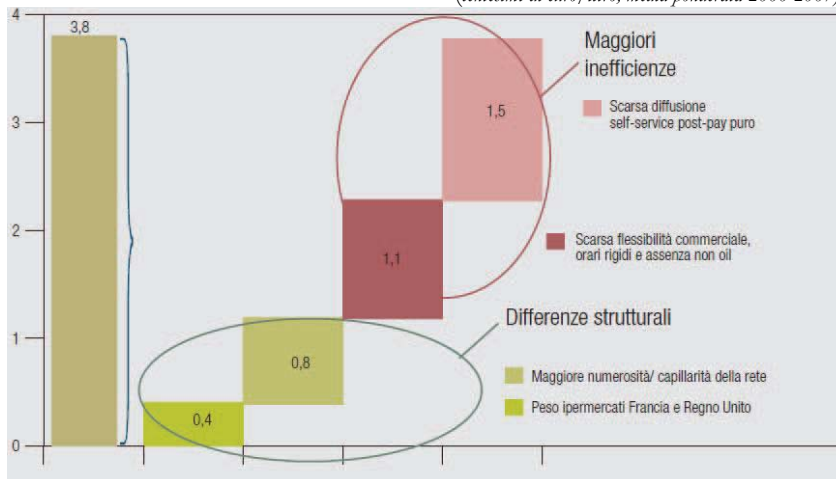
Lo studio ha altresì messo in evidenza come il comportamento degli operatori nell'adeguare i prezzi alla pompa in base all'andamento delle quotazioni internazionali, non sia affatto caratterizzato da una presunta "doppia velocità". Anzi, l'analisi mostra come le variazioni dei prezzi alla pompa di benzina e gasolio, osservando un periodo di tempo rappresentativo, siano allineate a quelle del mercato internazionale, senza danni nei confronti dei consumatori che, nel complesso, hanno invece ottenuto un beneficio.

Uno specifico capitolo è stato dedicato al tema della mobilità e dei suoi effetti sul sistema della distribuzione. L'analisi ha evidenziato come una rete così capillare in Italia sia giustificata dalla bassa densità della popolazione e dalla diffusione del trasporto su due ruote, che accentua l'abitudine, già presente per le auto, a piccoli e frequenti rifornimenti. Se anche si procedesse ad una ristrutturazione spinta della rete italiana, secondo lo studio i costi netti per i consumatori finali sarebbero più elevati.

In conclusione, si può dire che la rete italiana presenta sicuramente costi maggiori che tuttavia non vanno visti solo come un'inefficienza, ma anche come il corrispettivo di un servizio molto più capillare rispetto ad altri Paesi.

### Differenza del prezzo in Italia e quello medio europeo della benzina

(centesimi di euro/litro, media ponderata 2000-2007)



Fonte: Relazione annuale 2008 - Unione Petrolifera.

## LA DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI IN ITALIA

### La rete distributiva italiana

Vediamo ora maggiormente nel dettaglio la rete dei distributori di carburante in Italia e quali sono state le evoluzioni, ovvero la terza e ultima fase della filiera. Dalla tabella 7 è facile evincere che dal 1985 al 2005 si è avuta una forte diminuzione dei distributori di carburante passando dai 36.000 del 1985 ai 22.400 del 2004.

**Tab. 7 - Evoluzione dei punti vendita per tipologia**

Anno	Punti vendita "colorati"				Pompe bianche <sup>3</sup>	Totale	Erogato medio (mc)
	Autostradali	Stazioni di servizio <sup>4</sup>	Stazioni di rifornimento <sup>5</sup>	Chioschi e punti isolati <sup>6</sup>			
1985	431	6.332	9.158	15.721	4.358	36.000	717
1990	457	6.523	8.439	13.659	1.922	31.000	966
1995	466	6.959	7.585	11.775	1.415	28.200	1.205
2000 <sup>7</sup>	465	8.150	7.001	7.398	886	23.900	1.479
2001	466	8.282	6.515	7.211	926	23.400	1.539
2002	464	8.304	6.260	6.796	976	22.800	1.602
2003	464	8.222	6.357	6.356	1.051	22.450	1.643
2004 <sup>8</sup>	460	8.469	6.308	6.097	1.066	22.400	1.652
2005	457	8.628	6.250	5.963	1.102	22.400	1.621
2006	461	8.840	6.244	5.885	1.020	22.450	1.618

Fonte: Unione Petrolifera, i dati sono riferiti ai punti vendita in esercizio alla fine di ogni anno.

Tra il 2004 ed il 2005 i distributori sono rimasti stabili nel numero, mentre nel 2006 si è avuto un nuovo incremento di 50 distributori. La diminuzione dei punti vendita dal 1985 al 2005 ha interessato sostanzialmente le stazioni

<sup>3</sup> Il numero delle pompe bianche è una stima fatta dalla Unione Petrolifera.

<sup>4</sup> Per stazioni di servizio sono da intendersi punti vendita dotati di impianti costituiti da uno o più apparecchi a semplice o doppia erogazione comprendenti locali per lavaggio e/o grassaggio e/o altri servizi per l'autoveicolo (officina, elettrauto) che dispongono di servizi igienici per l'utente e che eventualmente offrono servizi accessori.

<sup>5</sup> Le stazioni di rifornimento, rispetto alle stazioni di servizio, non sono dotate dei servizi igienici e di quelli accessori.

<sup>6</sup> Per chioschi si intendono impianti dotati di uno o più apparecchi a semplice o doppia erogazione e con manufatto adibito esclusivamente al ricovero del personale addetto ed eventualmente all'esposizione di lubrificanti o altri prodotti per l'automobile. I punti isolati sono invece impianti privi di qualsiasi struttura ausiliaria.

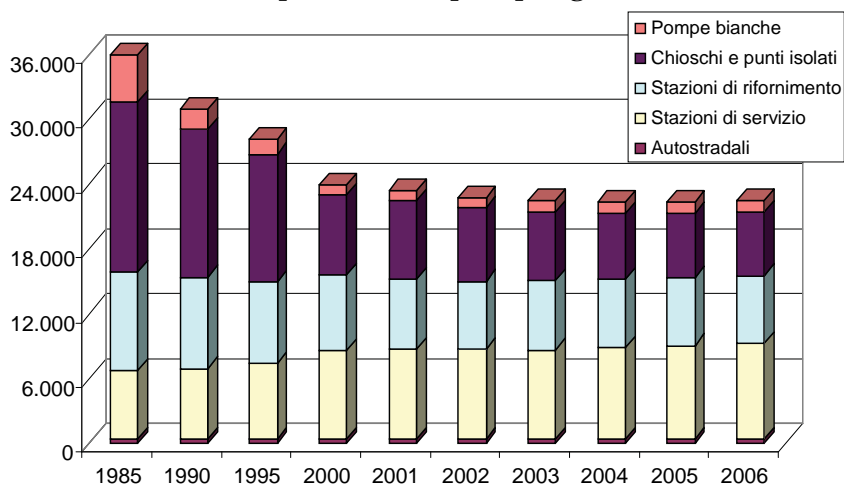
<sup>7</sup> Nel 2000, a seguito di una riclassificazione delle tipologie d'impianto, tra le stazioni di servizio è stato incluso un certo numero di punti vendita precedentemente indicati come chioschi.

<sup>8</sup> A partire dal 2004 le due tipologie di Chioschi e punti isolati sono state unificate, per questo in tabella sono presentate accorpate già dal 1998 per poter meglio effettuare i raffronti.

di rifornimento e, soprattutto, i chioschi ed i punti isolati. Sono pressoché stabili, infatti, i punti vendita nella rete autostradale, mentre sono costantemente in crescita le stazioni di servizio.

Questo denota il fatto che nel corso degli ultimi anni i punti vendita si sono trasformati da semplici erogatori di carburante a veri e propri esercizi commerciali. La rete di distribuzione non controllata dalle compagnie petrolifere verticalmente integrate (pompe bianche<sup>9</sup>) ammonta al 4,5%, con una percentuale ancora minore in termini di quota di mercato. Possiamo anche notare che dal 2000 fino al 2005 si è avuto un incremento del numero delle pompe bianche, mentre nell'ultimo anno, ovvero il 2006, si è avuta una diminuzione.

**Graf. 1 - Evoluzione dei punti vendita per tipologia**



Fonte: ns. elaborazione su dati Unione Petrolifera (per le definizioni valgono le stesse note adottate per la tabella 7).

Analizzando la tabella 8 che prende in considerazione, per le regioni italiane, gli indicatori già analizzati a livello europeo, riscontriamo differenze molto accentuate all'interno del nostro paese. Dobbiamo innanzitutto dire che a livello nazionale si è avuto un incremento di 132 distributori "colorati" in un anno, anche se non tutte le regioni hanno visto aumentare la propria rete di distributori di carburante. In 7 regioni, infatti, si hanno delle diminuzioni e

<sup>9</sup> Per "pompe bianche" sono da intendersi quelle che non espongono uno dei 9 marchi principali (Agip, Ip, Api, Esso, Tamoil, Shell, Q8, Total, Erg).

queste sono: Valle d'Aosta, Trentino Alto Adige, Friuli Venezia Giulia, Liguria, Toscana, Sicilia e Sardegna. Nelle altre regioni si sono avuti degli aumenti di punti vendita, in alcuni casi anche importanti come in Campania che in un solo anno ha visto aumentare la sua rete di 51 nuovi impianti.

**Tab. 8 - Indicatori e caratteristiche della rete distributori per regione<sup>10</sup>**

Regione	N. punti vendita	Diff. P.V. con il 2005	Veicoli x kmq	Impianti x 100 kmq	Densità popol.	Superficie kmq
Piemonte	1.789	+18	143,16	7,0	173,7	25.402
Valle d'Aosta	90	-1	59,73	2,8	38,7	3.263
Lombardia	2.971	+2	314,81	12,5	405,5	23.863
Trentino A.A.	373	-5	55,01	2,7	74,3	13.607
Veneto	1.631	+26	206,79	8,9	263,7	18.399
Friuli V.G.	498	-11	126,32	6,3	155,9	7.858
Liguria	572	-1	243,63	10,5	297,3	5.422
Emilia Rom.	1.725	+19	163,37	7,8	194,4	22.117
Toscana	1.472	-10	141,16	6,4	160,4	22.993
<b>Umbria</b>	<b>416</b>	<b>+1</b>	<b>92,85</b>	<b>4,9</b>	<b>105,1</b>	<b>8.456</b>
Marche	708	+6	138,15	7,3	160,9	9.694
Lazio	2.147	+17	287,69	12,5	323,7	17.236
Abruzzo	604	+3	100,70	5,6	123,3	10.763
Molise	142	+5	57,55	3,2	72,2	4.438
Campania	1.739	+51	320,55	12,8	427,6	13.590
Puglia	1.232	+11	145,12	6,4	210,6	19.358
Basilicata	211	+6	43,20	2,1	59,1	9.995
Calabria	728	+9	98,39	4,8	133,0	15.081
Sicilia	1.762	-10	158,12	6,9	195,7	25.711
Sardegna	620	-4	52,19	2,6	69,2	24.090
<b>ITALIA<sup>11</sup></b>	<b>21.430</b>	<b>+132</b>	<b>158,94</b>	<b>7,1</b>	<b>198,3</b>	<b>301.336</b>

Fonte: Unione Petrolifera (UP), anni 2006, 2008.

Per quanto riguarda gli indicatori esplicitati in tabella, laddove vi è una maggiore densità di popolazione, vi è anche una maggiore presenza di veicoli per chilometro quadrato e conseguentemente un maggior numero di impianti ogni 100 kmq. Unica eccezione è rappresentata dalla Puglia dove, ad una densità di popolazione più elevata rispetto alla media nazionale, corrisponde sia un numero di veicoli per kmq che un numero di impianti ogni 100 kmq più basso rispetto alla media nazionale.

<sup>10</sup> Il numero dei punti vendita è riferito al 2006, il numero dei veicoli e la popolazione sono riferiti al 2008.

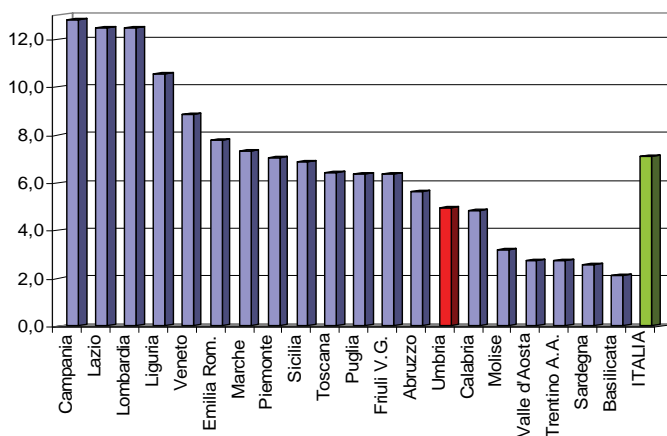
<sup>11</sup> Il numero totale di punti vendita è riferito ai soli marchi principali, non sono quindi conteggiate le pompe bianche.



Le regioni dove si ha la maggiore concentrazione di impianti ogni 100 kmq, risultano essere la Campania, la Lombardia e il Lazio. Le regioni dove si hanno invece le concentrazioni più basse risultano essere la Basilicata, la Sardegna e la Valle d'Aosta.

In Umbria sono presenti 416 distributori “colorati” con una capillarizzazione pari a circa 5 distributori ogni 100 kmq.

**Graf. 2 - Numero di impianti ogni 100 kmq, un confronto tra le regioni italiane**



Fonte: ns. elaborazione su dati Unione Petrolifera (UP), anno 2006.

Se diamo uno sguardo anche agli indicatori contenuti nella tabella 9 si possono notare informazioni ancora più interessanti. Innanzi tutto in Italia le autovetture costituiscono oltre il 75% del parco circolante (comprendente anche motocicli, motocarri, bus, autocarri e motrici).

Analizzando l'indice di motorizzazione, dato appunto dal rapporto tra il numero di veicoli circolanti e la popolazione residente, possiamo verificare che, contrariamente alla tabella precedente, non esiste una stretta relazione tra la densità di popolazione e l'indice. Rispetto a tale indice, l'Umbria si posiziona al terzo posto e se non consideriamo la Valle d'Aosta (che rappresenta a nostro avviso una anomalia dato che vi sono 1.542 veicoli ogni 1.000 abitanti, quindi il numero dei veicoli supera di oltre il 50% il numero degli abitanti), ha il secondo indice di motorizzazione più elevato, dopo il Lazio, rispetto all'intero paese. Mentre per il Lazio potrebbe essere giustificato un parco circolante così elevato, lo è un po' di meno per l'Umbria; ma questa sembrerebbe essere la tendenza che caratterizza il centro

Italia. Infatti tutte le regioni del centro Italia hanno un indice di motorizzazione ben al di sopra della media nazionale ed abbastanza simile tra le varie regioni.

**Tab. 9 - Popolazione e parco circolante nelle regioni italiane**

Regione	Popolaz.	Veicoli	di cui autovetture	Veicoli / Popolaz. <sup>12</sup>	Popolaz./ autovetture	Indice di servizio <sup>13</sup>
Piemonte	4.412.721	3.636.499	2.773.001	824,1	1,59	2.467
Valle d'Aosta	126.409	194.906	138.870	1.541,9	0,91	1.405
Lombardia	9.675.686	7.512.400	5.709.004	776,4	1,69	3.257
Trentino A.A.	1.011.191	748.501	550.143	740,2	1,84	2.711
Veneto	4.851.552	3.804.787	2.891.046	784,2	1,68	2.975
Friuli V.G.	1.225.224	992.637	754.117	810,2	1,62	2.460
Liguria	1.612.105	1.320.975	835.059	819,4	1,93	2.818
Emilia Rom.	4.299.300	3.613.271	2.647.668	840,4	1,62	2.492
Toscana	3.688.890	3.245.801	2.324.359	879,9	1,59	2.506
<b>Umbria</b>	<b>888.578</b>	<b>785.161</b>	<b>595.290</b>	<b>883,6</b>	<b>1,49</b>	<b>2.136</b>
Marche	1.559.787	1.339.217	985.100	858,6	1,58	2.203
Lazio	5.579.758	4.958.616	3.795.191	888,7	1,47	2.599
Abruzzo	1.327.085	1.083.842	818.677	816,7	1,62	2.197
Molise	320.518	255.415	193.903	796,9	1,65	2.257
Campania	5.811.291	4.356.254	3.337.039	749,6	1,74	3.342
Puglia	4.076.576	2.809.264	2.213.948	689,1	1,84	3.309
Basilicata	590.397	431.832	340.484	731,4	1,73	2.798
Calabria	2.006.368	1.483.843	1.156.668	739,6	1,73	2.756
Sicilia	5.031.573	4.065.302	3.043.645	808,0	1,65	2.856
Sardegna	1.667.878	1.257.169	971.317	753,8	1,72	2.690
<b>ITALIA</b>	<b>59.762.887</b>	<b>47.895.692</b>	<b>36.074.529</b>	<b>801,4</b>	<b>1,66</b>	<b>2.789</b>

Fonte: ACI, Unione Petrolifera (UP), anno 2008.

Contestualmente, il rapporto tra la popolazione e le autovetture segue l'indice di motorizzazione ed infatti per le regioni del centro Italia, Umbria compresa, abbiamo indicatori inferiori alla media. Anche in questo caso l'Umbria si colloca al secondo posto, dopo il Lazio, se escludiamo la Valle d'Aosta. Risulta infatti per l'Umbria la disponibilità di dieci autovetture ogni 15 abitanti; la media italiana consta di una disponibilità di 10 autovetture ogni

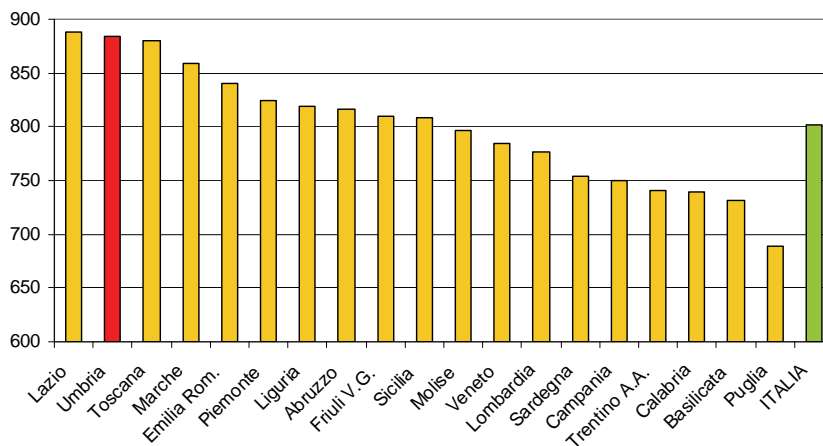
<sup>12</sup> Il rapporto tra i veicoli (parco circolante) e la popolazione moltiplicati per 1.000 viene anche denominato indice di motorizzazione.

<sup>13</sup> L'indice di servizio è dato dal rapporto tra la popolazione ed il numero di impianti.

17 abitanti circa. Caso particolare risulta essere la Liguria dove, ad un indice di motorizzazione più elevato della media nazionale, corrisponde una disponibilità di autovetture ad abitante inferiore alla media nazionale (dieci autovetture ogni 19 abitanti).

Diamo infine un'occhiata agli indici di servizio, ovvero al numero di impianti in riferimento alla popolazione. In questo caso possiamo verificare che le regioni del centro Italia, caratterizzate da una maggiore disponibilità di veicoli in relazione alla popolazione ed un indice di motorizzazione superiore alla media, hanno tutte un indice di servizio inferiore alla media nazionale, ovvero un numero di popolazione e di veicoli per impianto inferiore rispetto alle altre regioni, che si traduce in un numero di impianti in proporzione più elevato.

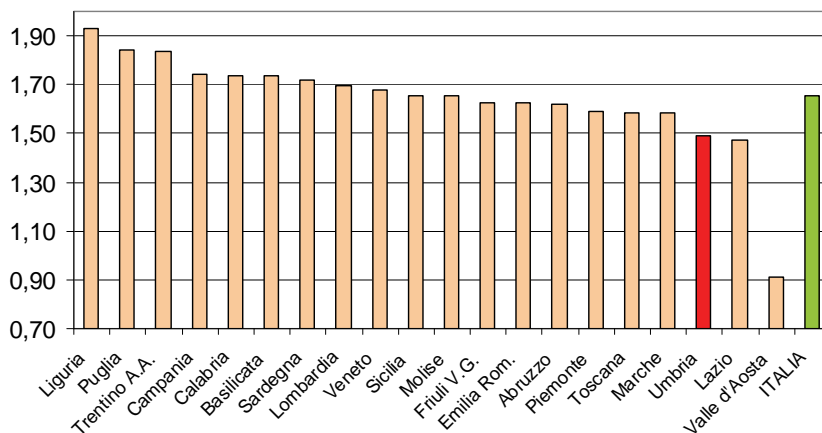
**Graf. 3 - Indice di motorizzazione delle varie regioni italiane\***



\* Nel grafico non è stata rappresentata la Valle d'Aosta in quanto il valore anomalo appiattiva il grafico.

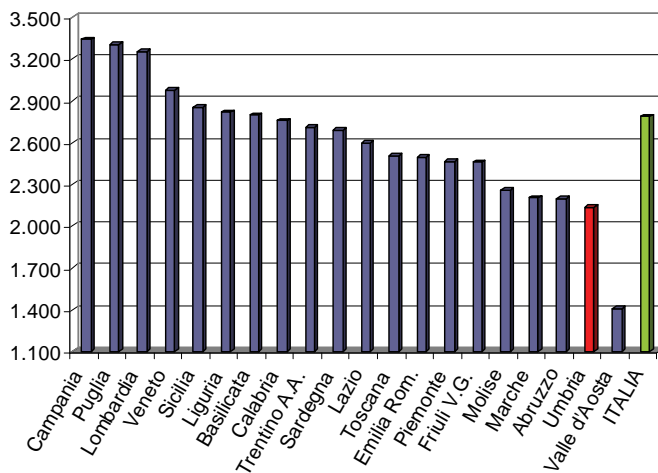
Fonte: ns. elaborazioni su dati ACI, Unione Petrolifera (UP), anno 2008.

**Graf. 4 - Rapporto tra la popolazione e le autovetture nelle regioni italiane**



Fonte: ns. elaborazioni su dati ACI, Unione Petroliera (UP), anno 2008.

**Graf. 5 - Indice di servizio**



Fonte: ns. elaborazioni su dati ACI, Unione Petroliera (UP), anno 2008.

## Il Parco circolante e le immatricolazioni per tipo di alimentazione: le auto ecologiche

Vista la tematica e l'attenzione sempre crescente al contesto ecologico, vogliamo presentare l'evoluzione del parco circolante, suddiviso per tipologia di alimentazione e, successivamente, le nuove immatricolazioni sempre sotto lo stesso aspetto.

La tabella 10 mostra il parco circolante delle sole autovetture, suddiviso per tipologia di carburante ed in serie storica dal 1998 al 2008.

**Tab. 10 - Autovetture circolanti distinte per alimentazione**

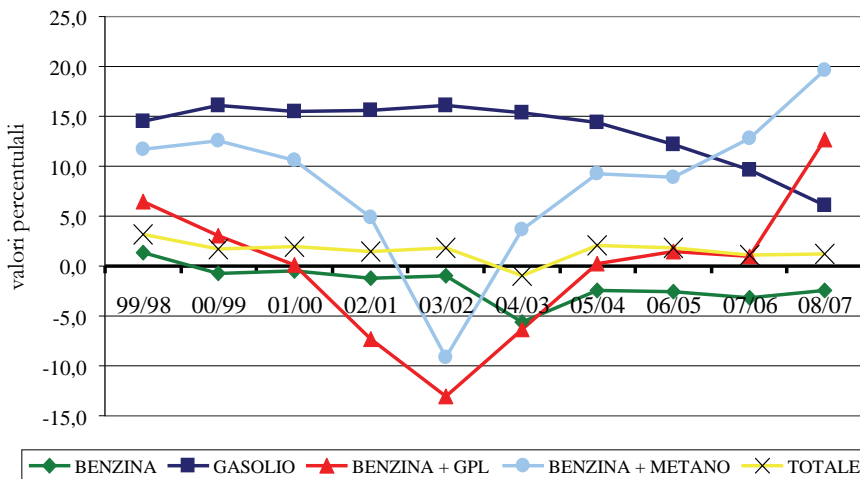
Aliment. / Anno	Benzina	Gasolio	Benzina + Gpl	Benzina + Metano	Elettr.	Altro	Totale
1998	26.023.961	3.608.110	1.177.913	229.728	422	15.870	31.056.004
1999	26.386.617	4.132.262	1.253.774	256.739	548	8.351	32.038.291
2000	26.194.597	4.797.509	1.291.826	289.101	608	10.174	32.583.815
2001	26.073.783	5.541.902	1.293.248	319.629	790	9.677	33.239.029
2002	25.758.674	6.403.624	1.198.243	335.382	928	9.302	33.706.153
2003	25.521.673	7.433.143	1.041.496	304.644	1.117	8.373	34.310.446
2004	24.100.251	8.572.272	975.239	315.629	1.203	8.553	33.973.147
2005	23.525.284	9.811.036	977.348	344.734	1.242	7.841	34.667.485
2006	22.913.649	11.007.108	992.132	375.351	1.244	7.798	35.297.282
2007	22.180.385	12.065.254	1.002.118	423.358	1.225	7.757	35.680.097
2008	21.652.622	12.807.984	1.129.281	506.341	1.632	7.323	36.105.183
Variaz. % 98-08	<b>-16,8%</b>	<b>255,0%</b>	<b>-4,1%</b>	<b>120,4%</b>	<b>286,7%</b>	<b>-53,9%</b>	<b>16,3%</b>

Fonte: ACI, Statistiche automobilistiche.

La prima considerazione che possiamo fare è che negli ultimi 10 anni il parco circolante delle autovetture è aumentato del 16%, passando da 31 a poco più di 36 milioni di vetture. Con la stessa intensità, anzi leggermente superiore cioè con quasi il 17%, si è avuto il calo delle autovetture alimentate a benzina.

Complessivamente le autovetture alimentate a gasolio sono aumentate del 255%, ovvero sono più che quadruplicate. La crescita del parco vetture a gasolio ha visto incrementi costanti intorno al 15% annuo, dal 1998 fino al 2005. Poi, sempre in crescita, ma con un rallentamento costante, tantoché l'incremento tra il 2008 ed il 2007 è di circa il 6% (vedi anche graf. 6).

**Graf. 6 - Andamento del parco circolante per tipo di alimentazione**



Fonte: nostre elaborazioni su dati ACI, Statistiche automobilistiche.

Le due alimentazioni ibride, ovvero benzina+gpl e benzina+metano (che di seguito indicheremo per semplicità come GPL e Metano senza citare anche la benzina), hanno avuto, seppur con entità diverse, lo stesso andamento.

Questo è ben visibile dal grafico 6. Per entrambe le tipologie ibride, per gli anni che vanno dal 1998 al 2001 si è avuto un incremento del parco circolante ma con entità sempre più contenute. Ovvero vi è stato un aumento di anno in anno, ma la variazione annua si è ridotta nel tempo. Per quanto riguarda l'alimentazione a metano l'aumento in termini di parco circolante si è avuto anche nel 2002, mentre per le alimentazioni a GPL, nel 2002 si è avuta l'inversione di tendenza con una diminuzione di oltre il 7%. Per le autovetture a GPL si sono avuti decrementi anche negli anni 2002, 2003 e 2004; poi dal 2005 hanno ripreso a crescere con una forte impennata nel 2008 (dove vi è stato un aumento di quasi il 13%).

Il metano, invece, ha visto la sua inversione, ovvero una diminuzione nella consistenza del parco circolante, solo nel passaggio dal 2002 al 2003. Poi dal 2004 ha ripreso a crescere ad un ritmo sempre crescente ed arrivando ad un aumento di quasi il 20% solo nell'ultimo anno considerato. Se consideriamo la variazione di consistenza dal 2003 al 2008, si registra in 5 anni un aumento del 66,2%.

Per rafforzare il discorso appena fatto, prendiamo ora in considerazione le immatricolazioni di autovetture avvenute nel 2002, nel 2007 e nel 2008 (tab.

11). Vediamo dapprima cosa è successo nel periodo tra il 2002 ed il 2007 e successivamente ciò che è accaduto nell'ultimo anno. Le immatricolazioni, tra il 2002 ed il 2007, aumentano del 13,04%, ma la composizione per ciascuna tipologia di alimentazione è decisamente diversa.

Nel 2002 il 58% delle immatricolazioni riguardava autovetture a benzina, quasi il 42% era di autovetture a gasolio, e le tipologie ibride erano di scarsissima entità arrivando allo 0,5%. Già nel 2007 le cose sono cambiate sostanzialmente. Innanzitutto abbiamo l'inversione tra le autovetture a gasolio e quelle a benzina: aumentano le autovetture a gasolio fino quasi al 56% delle auto immatricolate; calano le autovetture immatricolate a benzina al 41%. Ma ciò che è più evidente è che le autovetture a metano raggiungono una quota del 2,4% e quelle a GPL una quota dello 0,9%. Le autovetture "ecologiche", benzina e GPL o benzina e metano, passano dunque da una quota dello 0,5% ad una quota del 3,23%.

Spariscono quasi del tutto, nel 2007, le auto immatricolate con alimentazione etichettata come "altro" (tra le quali si ricomprendono le elettriche ed altri tipi).

**Tab. 11 - Immatricolazioni autovetture per alimentazione**

Anno/ Alimentazione	2002	%	2007	%	Var. 07-02%
Benzina	1.285.215	57,77	1.030.105	40,96	<b>-19,85</b>
Gasolio	928.201	41,72	1.403.481	55,81	<b>+51,20</b>
Benzina + GPL	4.199	0,19	21.660	0,86	<b>+415,84</b>
Benzina + Metano	6.959	0,31	59.624	2,37	<b>+756,79</b>
Altre	190	0,01	35	0,00	<b>-81,05</b>
<b>Totale</b>	<b>2.224.764</b>	<b>100</b>	<b>2.514.905</b>	<b>100</b>	<b>+13,04</b>

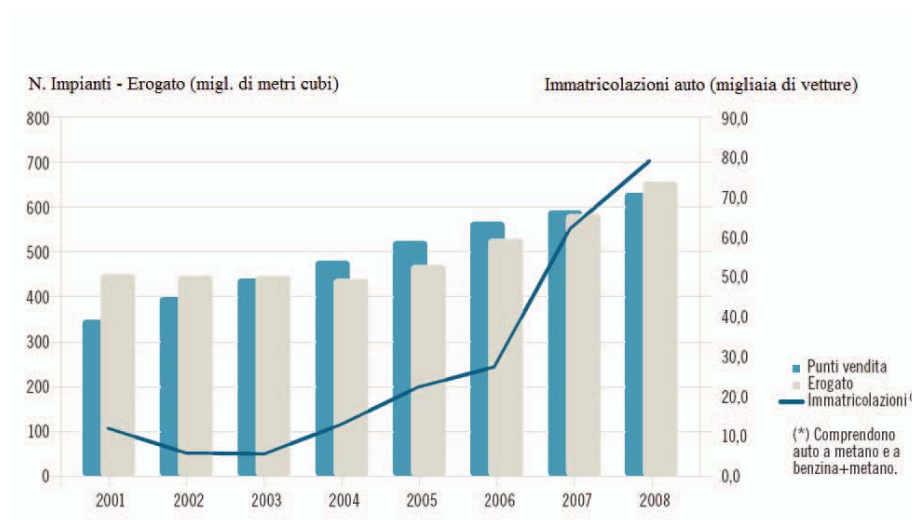
Anno/ Alimentazione	2008	%	Var. 08-07%	Var. 08-02%
Benzina	933.410	42,55	<b>-9,39</b>	<b>- 27,37</b>
Gasolio	1.119.469	51,03	<b>-20,24</b>	<b>+ 20,61</b>
Benzina + GPL	62.069	2,83	<b>+186,56</b>	<b>+1.378,19</b>
Benzina + Metano	78.801	3,59	<b>+32,16</b>	<b>+1.032,36</b>
Altre	73	0,00	<b>+108,57</b>	<b>- 61,58</b>
<b>Totale</b>	<b>2.193.822</b>	<b>100</b>	<b>-12,77</b>	<b>- 1,39</b>

Fonte: nostre elaborazioni su dati ACI, Statistiche automobilistiche.

Considerando ora cosa è accaduto nell'ultimo anno disponibile, ovvero nel 2008, possiamo subito dire che vi è stata una flessione nelle immatricolazioni, rispetto all'anno precedente, di quasi il 13%. Questo a portato ad una

variazione negativa delle immatricolazioni nel periodo 2008-2007 che si attesta sull'1,39%, quindi in un solo anno è stato bruciato completamente l'incremento riferito al 2007. Benché la crisi del 2008 ha pesato in maniera importante sul mercato auto, gli ecoincentivi messi a disposizione dallo Stato hanno avuto il loro effetto positivo. Infatti, nonostante una contrattura delle immatricolazioni di quasi il 13%, nell'ultimo anno si registra un'impennata delle nuove immatricolazioni sia a GPL, che triplicano rispetto all'anno precedente, sia a metano che registrano un incremento del 32%. Le autovetture "ecologiche" immatricolate nel 2008 raggiungono la quota del 6,42%, raddoppiando rispetto all'anno precedente (che era pari al 3,23%). I due grafici che seguono (graf. 7 e 8) mostrano lo sviluppo del metano e del GPL a partire dall'anno 2001. Per quanto riguarda il metano vi è stato un progressivo aumento del numero degli impianti, partendo da circa 350 del 2001 ed arrivando agli oltre 600 del 2008. All'aumento dei punti vendita è corrisposto anche un aumento degli erogati in migliaia di metri cubi, anche se con un tasso di crescita meno evidente rispetto agli impianti.

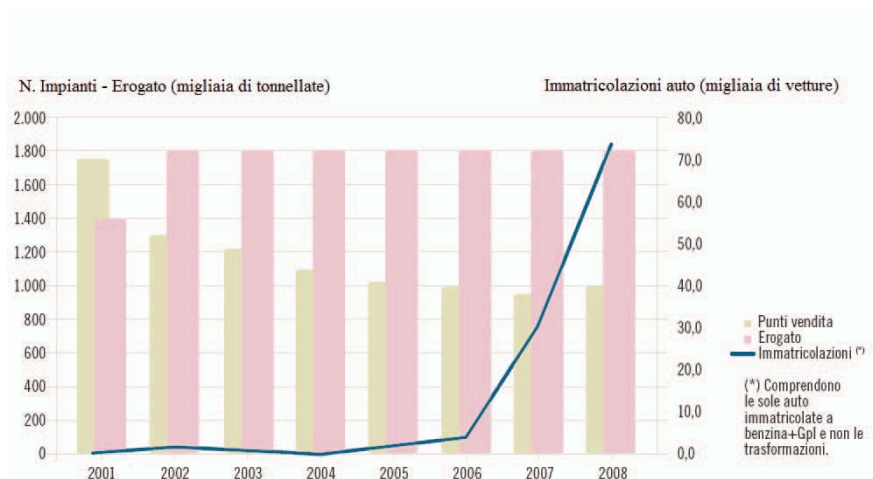
**Graf. 7 - Lo sviluppo del metano per autotrazione**



Fonte: Unione Petrolifera, Relazione annuale 2009.



**Graf. 8 - Lo sviluppo del GPL per autotrazione**



Fonte: Unione Petrolifera, Relazione annuale 2009.

Chi ha avuto invece una forte crescita, con un'impennata a partire dal 2006, sono state le immatricolazioni, cosa che del resto avevamo visto anche nel paragrafo precedente. Dalle 10.000 vetture immatricolate a metano del 2001, si è avuta dapprima una contrazione, che ha visto il suo punto minimo nel 2003, per poi aumentare drasticamente fino alle quasi 80.000 vetture immatricolate nel 2008.

Per quanto riguarda il GPL, vi è stato un andamento dei punti vendita inverso a quelli del metano; si è infatti avuta una progressiva diminuzione del numero degli impianti, partendo dai quasi 1.800 del 2001 ed arrivando a circa 1.000 del 2008; solo nel passaggio dal 2007 al 2008 si è avuta una piccola ripresa in termini di punti vendita. Per quanto riguarda gli erogati, si è avuto un decisivo aumento nel passaggio dal 2001 al 2002 (passando da 1.400 a 1.800 migliaia di tonnellate erogate); poi, gli erogati sono rimasti costanti negli anni. Non vi è stato un aumento degli erogati neanche negli ultimi due anni, ovvero dal 2006 al 2008, dove si è registrata un'impennata delle immatricolazioni. Questo fatto risulta essere un po' strano. Come mai, passando da circa 5.000 vetture immatricolate del 2006 alle oltre 70.000 dell'ultimo anno, non vi è stato un aumento degli erogati? Forse solo nei prossimi anni potremmo vedere gli effetti in termini di erogati di GPL.

Le ultime osservazioni che vogliamo fare riguardano ancora il metano, visto che è in forte espansione.

Mostriamo dapprima, nella tabella 12, la quota dei veicoli a metano per

ciascuna regione e l'evoluzione in tre anni (31 dicembre 2005-31 dicembre 2008).

Analizziamo quindi la quota di veicoli a metano prima degli eco-incentivi (introdotti nel 2006) e quali sono stati i primi effetti, oltre a quelli già visti sulle immatricolazioni e di cui alla tabella 11.

In proporzione la regione che ha il maggior numero di veicoli a metano è rappresentata dalle Marche (8,36% nel 2008), seguita dall'Emilia Romagna (5,85%) e che in assoluto ha il maggior numero di veicoli a metano; e poi, in terza posizione, troviamo l'Umbria, con il 3,15% di veicoli a metano. Queste tre regioni occupavano le stesse posizioni anche analizzando il dato del 2005. Nelle ultime posizioni troviamo la Sardegna, ma del resto questa non è servita dalla rete del metano, la Calabria e la Sicilia. Il Friuli perde due posizioni rispetto al 2005, scavalcato dalle Valle d'Aosta e dal Lazio.

Se volessimo considerare gli effetti degli eco-incentivi, potremmo affermare che questi hanno avuto maggiore successo nelle regioni che già erano propense ai veicoli a metano. In Emilia Romagna i nuovi veicoli a metano (ovvero la differenza tra i veicoli presenti nel 2008 e quelli presenti nel 2005) pesano per il 53,1% sui nuovi veicoli; ovvero oltre la metà della variazione di veicoli tra il 2008 ed il 2005, e quindi i nuovi veicoli sono riconducibili a veicoli a metano. Nel caso dell'Emilia Romagna ad un aumento complessivo dei veicoli pari al 3,2% si ha un incremento dei veicoli a metano del 39,2%. I veicoli a metano, in Emilia Romagna, crescono quindi ad una velocità 10 volte superiore rispetto al totale. Come detto la variazione ponderata è pari al 53,1%.

Anche se in alcune regioni si è avuto un incremento dei veicoli a metano molto consistente, basta guardare il caso del Lazio, con un aumento del 183,4%, del Piemonte, con un aumento del 182,2%, del Trentino Alto Adige, con il 107,9%, della Lombardia, con il 97%; in realtà queste regioni non hanno ancora raggiunto le stesse quote di penetrazione delle auto a metano che vi sono nelle regioni precedentemente citate (Marche, Emilia, Umbria). Possiamo comunque dire che gli eco-incentivi hanno avuto effetti più che positivi visto che nel complesso i veicoli a metano aumentano da un minimo del 18,2% della Liguria, fino al 183,36%, come detto precedentemente, del Lazio.

Nei prossimi anni, e se permarranno tali incentivi, se ne potranno apprezzare maggiormente gli effetti, sia in termini di penetrazione di quota di mercato dei veicoli a metano, sia in merito al rispetto dell'ambiente.

**Tab. 12 - Consistenza veicoli e percentuale di veicoli a metano ripartiti per regione**

Regione	Veicoli 2005	di cui a metano	% veicoli metano	Veicoli 2008	di cui a metano	% veicoli metano	Var. 2005 - 2008	Var. pon. <sup>14</sup>
Marche	950.126	63.926	6,73%	985.100	82.377	8,36%	28,86%	52,8%
Emilia Romagna	2.565.582	111.226	4,34%	2.647.668	154.818	5,85%	39,19%	53,1%
Umbria	571.543	15.594	2,73%	595.290	18.766	3,15%	20,34%	13,4%
Veneto	2.782.367	40.809	1,47%	2.891.046	61.245	2,12%	50,08%	18,8%
Toscana	2.259.734	30.344	1,34%	2.324.359	44.069	1,90%	45,23%	21,2%
Molise	183.076	2.175	1,19%	193.903	2.910	1,50%	33,79%	6,8%
Abruzzo	781.830	7.686	0,98%	818.677	10.942	1,34%	42,36%	8,8%
Puglia	2.105.974	20.900	0,99%	2.213.948	26.964	1,22%	29,01%	5,6%
Campania	3.188.953	13.256	0,42%	3.337.039	24.058	0,72%	81,49%	7,3%
Piemonte	2.702.941	6.267	0,23%	2.773.001	17.685	0,64%	182,19%	16,3%
Basilicata	319.926	1.290	0,40%	340.484	1.977	0,58%	53,26%	3,3%
Liguria	823.343	3.996	0,49%	835.059	4.728	0,57%	18,32%	6,2%
Lombardia	5.552.848	16.392	0,30%	5.709.004	32.299	0,57%	97,04%	10,2%
Trentino A. A.	530.459	1.209	0,23%	550.143	2.513	0,46%	107,86%	6,6%
Lazio	3.569.907	4.458	0,12%	3.795.191	12.632	0,33%	183,36%	3,6%
Valle d'Aosta	131.950	128	0,10%	138.870	319	0,23%	149,22%	2,8%
Friuli V. G.	734.169	1.068	0,15%	754.117	1.609	0,21%	50,66%	2,7%
Sicilia	2.876.589	2.866	0,10%	3.043.645	4.726	0,16%	64,90%	1,1%
Calabria	1.087.761	820	0,08%	1.156.668	1.308	0,11%	59,51%	0,7%
Sardegna	917.516	248	0,03%	971.317	330	0,03%	33,06%	0,2%
Non definito	30.891	76	0,25%	30.654	66	0,22%	-13,16%	4,2%
<b>Totale</b>	<b>34.636.594</b>	<b>344.658</b>	<b>1,00%</b>	<b>36.105.183</b>	<b>506.275</b>	<b>1,40%</b>	<b>46,89%</b>	<b>11,0%</b>

Fonte: nostre elaborazioni su dati ACI, Statistiche automobilistiche.

La domanda che ora potremmo farci è: ma ad un tale aumento di veicoli alimentati a metano, è corrisposto anche un aumento dei distributori? Ovvvero la rete dei distributori si sta adeguando alle nuove esigenze degli

<sup>14</sup> Per variazione ponderata è da intendere la variazione dei veicoli a metano sulla variazione complessiva dei veicoli, ovvero: (veicoli metano 2008 – veicoli metano 2005) / (veicoli totali 2008 – veicoli totali 2005).

automobilisti ecologici? Per rispondere a questa domanda ci viene in aiuto la successiva tabella 13, che riepiloga l'evoluzione della rete dei distributori di metano per regione.

**Tab. 13 - Evoluzione della rete di distributori di metano**

*(n. impianti a fine anno)*

Regione	2001	2002	2003	2004	2005
Piemonte	10	12	17	23	24
Valle d'Aosta	0	0	0	0	0
Liguria	7	7	7	7	7
Lombardia	25	29	35	45	47
Trentino A. A.	3	3	3	4	7
Friuli V. G.	4	4	4	4	4
Veneto	61	68	71	73	78
Emilia Romagna	81	81	85	85	89
Toscana	47	51	54	57	59
Marche	42	44	49	54	57
<b>Umbria</b>	<b>15</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>19</b>
Lazio	13	13	16	19	24
Molise	3	3	4	3	3
Abruzzo	12	12	13	13	15
Campania	12	19	23	27	34
Puglia	17	20	24	28	29
Basilicata	2	3	3	4	4
Calabria	1	1	3	3	4
Sicilia	3	6	8	10	11
Sardegna	Non è servita dalla rete del metano				
<b>Totale Italia</b>	<b>358</b>	<b>392</b>	<b>435</b>	<b>477</b>	<b>515</b>

----segue

Segue Tab. 13 - Evoluzione della rete di distributori di metano

(n. impianti a fine anno)

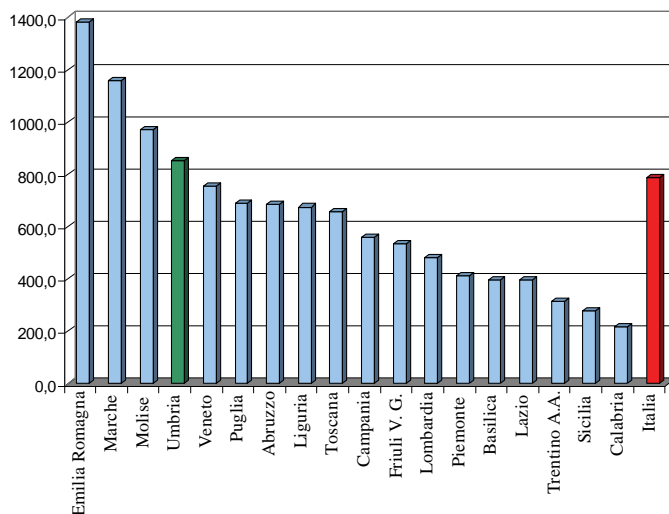
Regione	2006	2007	2008	2009 <sup>15</sup>	
				in esercizio o apertura	in costruzione
Piemonte	30	33	43	51	6
Valle d'Aosta	0	0	0	0	0
Liguria	7	7	7	7	0
Lombardia	53	60	67	79	7
Trentino A. A.	10	10	8	12	0
Friuli V. G.	4	3	3	3	2
Veneto	80	83	81	104	3
Emilia Romagna	96	105	112	123	7
Toscana	61	62	67	70	0
Marche	65	68	71	72	0
<b>Umbria</b>	<b>20</b>	<b>21</b>	<b>22</b>	<b>24</b>	<b>0</b>
Lazio	28	28	32	39	4
Molise	3	3	3	3	0
Abruzzo	15	15	16	18	3
Campania	41	42	43	51	4
Puglia	33	35	39	40	2
Basilicata	3	4	5	6	1
Calabria	4	4	6	6	0
Sicilia	14	14	17	19	1
Sardegna	Non è servita dalla rete del metano				
<b>Totale Italia</b>	<b>567</b>	<b>597</b>	<b>642</b>	<b>727</b>	<b>40</b>

Fonte: Federmetano.

Dal 2001 alla data del 24 settembre 2009 i distributori di metano sono passati da 358 a 727, sono quindi più che raddoppiati e ve ne sono in costruzione altri 40, che porteranno, al loro completamento, ad un aumento del 114,2%. Volendo calcolare un indice di servizio basato sul rapporto tra veicoli a metano e distributori, possiamo verificare, anche dal grafico successivo, che tali indici risultano particolarmente elevati, e comunque superiori alla media italiana, proprio nelle regioni che hanno il maggior numero di veicoli a metano, ai quali corrisponde probabilmente un'adeguata rete di carburanti.

<sup>15</sup> I dati sono riferiti al 24/09/2009 non sono stati presi in considerazione i distributori aziendali e quindi privati.

**Graf. 9 - Indice di servizio<sup>16</sup> per i distributori a metano**



Fonte: nostre elaborazioni su dati ACI, Statistiche automobilistiche e Federmetano.

L'Umbria si colloca, ad esempio, in quarta posizione dopo Emilia, Marche e Molise. In Emilia avevamo visto che vi era il maggior numero di veicoli a metano e a questi corrisponde anche il maggior numero di distributori (112 effettivi nel 2008 ed un indice di servizio pari a 1382). Anche nelle Marche vi è una dotazione strutturale adeguata al numero di veicoli circolanti (con 71 distributori ed un indice di servizio pari a 1160). Si introduce, in terza posizione, il Molise con un indice di servizio pari a 970 dovuto soprattutto ad una scarsa dotazione strutturale (solo 3 distributori).

L'Umbria ha una dotazione di 22 distributori che gli consente di conseguire un indice di servizio pari a 853 veicoli potenziali per distributore.

Vengono poi tutte le altre regioni con dotazioni di distributori a volte troppo superiori alle effettive esigenze, come ad esempio la Toscana ed il Lazio (rispettivamente con 67 e 32 distributori) ma con una quota di veicoli a metano ancora troppo scarsa (44.069 per la Toscana e 12.632 per il Lazio), anche se, come nel caso del Lazio, sono in aumento i veicoli a metano.

<sup>16</sup> In questo caso l'indice di servizio è costruito facendo il rapporto tra i veicoli a metano ed il numero di distributori.

## I consumi di carburante in Italia

Diamo ora uno sguardo ai consumi di carburante in Umbria e, più in generale, in Italia.

La tabella 14 riporta i consumi di benzina senza piombo, gasolio e gpl dal 1998 al 2008 per l'Umbria, il Centro e l'Italia.

In Umbria, così come per il Centro Italia e l'Italia, il consumo di benzina è cresciuto fino all'anno 2002 poi è iniziato progressivamente a diminuire.

Il consumo di gasolio in Italia è cresciuto costantemente dal 1998 al 2007 e solo nel 2008 si è avuta una leggera flessione; nel Centro Italia è cresciuto sempre ad eccezione di una piccola flessione nei consumi del 2003; in Umbria, invece, si è avuto un consumo molto altalenante con una crescita costante dal 1998 al 2001, poi una prima battuta di arresto nel 2002; una seconda battuta di arresto nel 2004; successivamente si è avuta una ripresa dei consumi nel 2005 e nel 2006, per poi tornare di nuovo a diminuire nel 2007 e 2008. I grafici 12 e 13 mostrano questi andamenti.

Per quanto riguarda i consumi di gasolio l'andamento dell'Umbria rispetto soprattutto al Centro Italia sembra in contro-fase, ovvero ad aumenti consistenti in Umbria corrispondono aumenti poco consistenti o decrementi in Centro Italia e, viceversa, a diminuzioni in Umbria corrispondono aumenti, anche importanti in Centro Italia.

**Tab. 14 - Consumi di carburante**

*(migliaia di tonnellate)*

	Consumi	1998	1999	2000	2001	2002
Umbria	benzina	149,8	163,3	179,7	194,1	239,3
	gasolio	337,6	361,4	399,2	429,2	415,7
	GPL	24,6	23,9	28,4	26,7	24,7
Centro Italia	benzina	2.286,7	2.490,5	2.764,3	3.064,4	3.636,5
	gasolio	3.470,4	3.611,7	3.654,2	4.182,5	4.736,7
	GPL	385,4	379,3	402,2	377,1	358,7
Italia	benzina	10.161,1	11.013,4	12.171,7	13.440,2	16.052,9
	gasolio	17.121,3	17.971,7	18.304,0	20.088,7	21.510,9
	GPL	1.327,4	1.354,2	1.424,0	1.391,7	1.313,1

---segue

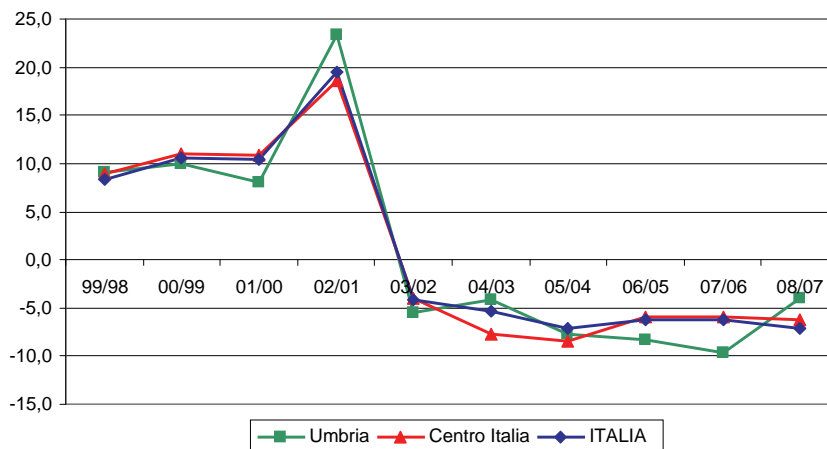
Segue Tab. 14 - Consumi di carburante

(migliaia di tonnellate)

	Consumi	2003	2004	2005	2006	2007
Umbria	benzina	226,3	216,8	200,1	183,4	165,7
	gasolio	465,5	438,5	490,1	525,9	521,6
	GPL	22,6	19,0	17,4	16,4	14,9
Centro Italia	benzina	3.493,3	3.222,6	2.951,8	2.774,8	2.609,8
	gasolio	4.703,9	5.206,3	5.439,0	5.560,2	5.658,0
	GPL	323,2	292,5	276,0	249,2	256,8
Italia	benzina	15.377,0	14.553,0	13.511,4	12.668,5	11.879,7
	gasolio	22.411,0	24.034,6	24.431,2	25.456,4	26.207,5
	GPL	1.188,0	1.106,0	1.027,7	988,9	943,3

Fonte: elaborazioni ACI su fonte Bollettino Petrolifero e Ministero dello Sviluppo Economico.

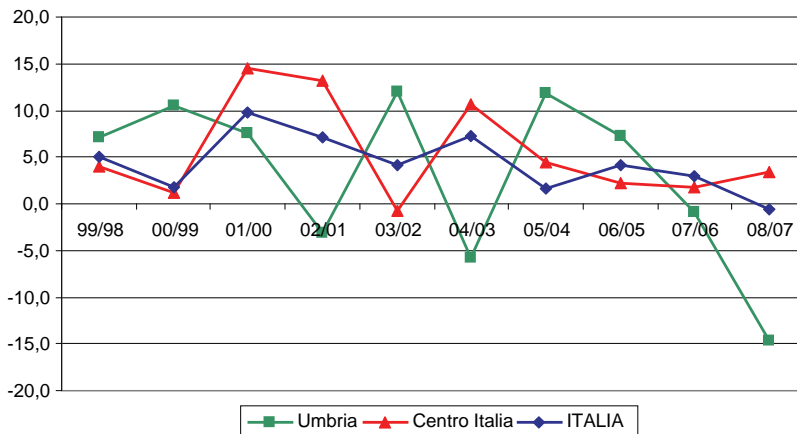
**Graf. 10 - Variazioni percentuali nei consumi di benzina in Umbria, Centro Italia e Italia**



Fonte: ns. elaborazioni su dati Bollettino Petrolifero e Ministero dello Sviluppo Economico.



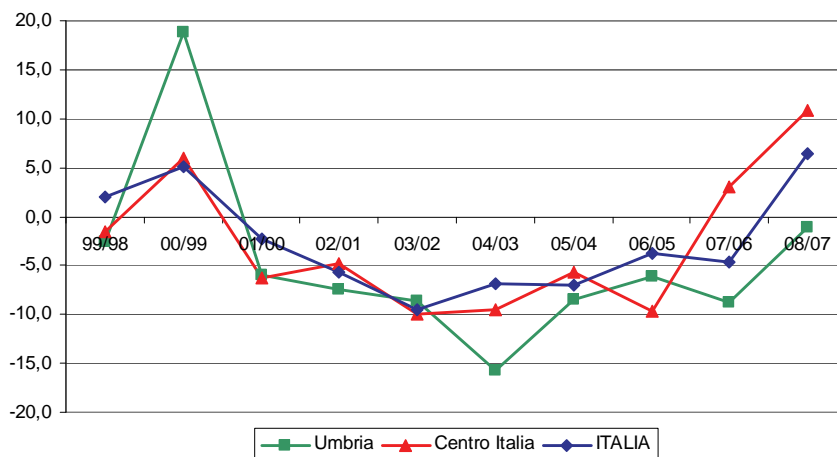
**Graf. 11 - Variazioni percentuali nei consumi di gasolio in Umbria, Centro Italia e Italia**



Fonte: ns. elaborazioni su dati Bollettino Petrolifero e Ministero dello Sviluppo Economico.

Per quanto attiene ai consumi di GPL, si è avuto in Umbria un picco di aumenti che hanno sfiorato quasi il 20% nel passaggio dal 1999 al 2000, poi vi è stato un progressivo decremento e diminuzione nei consumi che ha toccato, sempre per l'Umbria, una diminuzione di circa il 48% nel periodo 2000-2008. Nel Centro Italia, a partire dal 2000 si è avuta una diminuzione dei consumi costante nel tempo che è durata fino al 2006. Dal 2007 inizia la ripresa dei consumi di GPL con un aumento di circa il 14% negli ultimi due anni. In Italia, ad un iniziale aumento dei consumi tra il 1998 ed il 2000, si è avuto poi una progressiva diminuzione che ha visto l'inversione di tendenza solo nell'ultimo anno, il 2008 (graf. 12). Rispetto alla tabella 11, presentata nel paragrafo precedente, è da notare che ad una impennata molto evidente delle immatricolazioni di autovetture a GPL, sia nel 2007 che nel 2008, corrisponda solo un debole incremento dei consumi di tale tipologia di carburante a partire dal 2008. La diminuzione nel consumo di benzina potrebbe essere in parte attribuito all'aumento costante del costo, ma in realtà anche il gasolio ha visto, e di molto, aumentare il proprio costo al litro, seppure ad oggi rimane ancora al di sotto del costo della benzina. In realtà il riallinearsi dei costi di acquisto tra i veicoli a benzina e quelli a gasolio, unitamente al fatto che le case automobilistiche hanno iniziato a produrre autovetture a gasolio anche di piccole cilindrato (che generalmente fanno diminuire i consumi di carburante), potrebbe essere la spiegazione dell'aumento dei consumi di gasolio e della contrazione dei consumi di benzina.

**Graf. 12 - Variazioni percentuali nei consumi di GPL in Umbria, Centro Italia e Italia**



Fonte: ns. elaborazioni su dati Bollettino Petrolifero e Ministero dello Sviluppo Economico.

Di questo devono essersene accorti, ovviamente, anche i distributori e produttori di carburante, visto l'aumento del costo del gasolio negli ultimi anni.

Solamente nel passaggio dal 2004 al 2008 il costo del gasolio è aumentato del 45%. Dal 1998 al 2008 l'incremento del prezzo della benzina è stato del 54,6%; quello del prezzo del gasolio del 92,4%; quello del prezzo del GPL del 52,8%.

**Tab. 15 - Prezzi medi annuali dei carburanti in Italia**

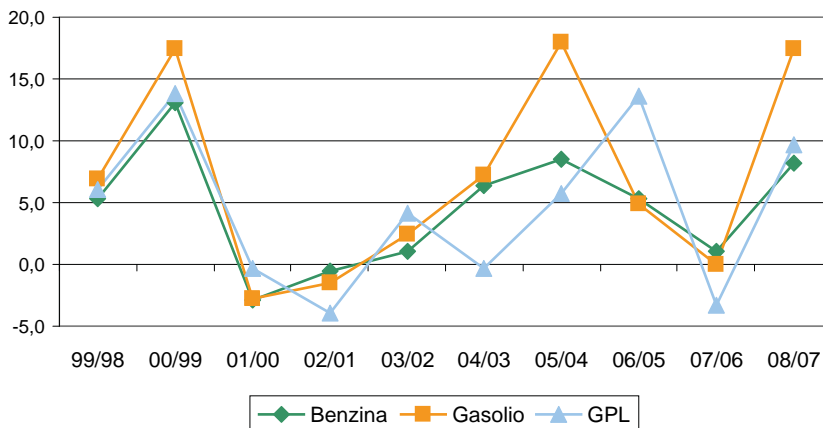
Carburante	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Benzina	0,9092	0,9575	1,0827	1,0517	1,0462	1,0575
Gasolio	0,7105	0,7596	0,8925	0,86817	0,8557	0,8769
GPL	0,4492	0,4762	0,5423	0,5406	0,5193	0,5408

Carburante	2004	2005	2006	2007	2008	Var.% 08/98
Benzina	1,1254	1,2206	1,2856	1,2992	1,40578	54,6
Gasolio	0,9403	1,1098	1,1642	1,1637	1,36708	92,4
GPL	0,5392	0,5699	0,6474	0,626	0,68632	52,8

Fonte: elaborazioni ACI su dati Ministero dell'Economia.

**Graf. 13 - Variazioni percentuali dei prezzi dei carburanti in Italia**



Fonte: ns. elaborazioni su dati Ministero dell'Industria.

Andando ad analizzare i consumi di benzina e gasolio per ciascuna regione italiana e per tipologia di distributore, possiamo subito sottolineare che i consumi di benzina dal 2005 (presenti nel report precedente) al 2008 sono diminuiti di circa 2,5 milioni di tonnellate, passando da 13,5 a 11 milioni. Nello stesso periodo aumentano i consumi di gasolio di circa 1,5 milioni di tonnellate passando da circa 24,5 milioni del 2005 a 26 milioni del 2008.

I canali di distribuzione sono diversamente impiegati a seconda della tipologia di prodotto: le benzine vengono distribuite prioritariamente (l'88,4%) da distributori posti sulla rete stradale; il 5,4% sulla rete autostradale ed il residuale 6,2% che viene coperta dall'extra rete<sup>17</sup> (tab. 16).

<sup>17</sup> Per extra-rete sono da intendersi i distributori che non operano vendita diretta al pubblico. Sono quindi i distributori privati presenti ad esempio nelle società di trasporto, presso operatori di logistica, etc. Nell'extra rete sono compresi anche i consumi di carburanti attribuibili agli enti pubblici.

**Tab. 16 - Consumo di benzina nelle regioni italiane**

(tonnellate, anno 2008)

Regione	BENZINA TOTALE						
	TOT.	Rete ordinaria	Rete auto-strad.	Extra rete	% Rete ordinaria	% Rete auto-strad.	% Extra-rete
Piemonte	795.890	730.235	50.940	14.715	91,8%	6,4%	1,8%
Valle d'Aosta	51.251	38.664	4.626	7.961	75,4%	9,0%	15,5%
Liguria	331.078	276.831	41.492	12.755	83,6%	12,5%	3,9%
Lombardia	1.849.646	1.630.663	100.305	118.678	88,2%	5,4%	6,4%
Trentino A. A.	195.657	168.524	10.081	17.052	86,1%	5,2%	8,7%
Friuli V. G.	286.670	256.874	13.499	16.297	89,6%	4,7%	5,7%
Veneto	907.682	746.531	46.530	114.621	82,2%	5,1%	12,6%
Emilia Rom.	870.021	752.782	62.484	54.755	86,5%	7,2%	6,3%
Toscana	838.743	730.119	39.029	69.595	87,0%	4,7%	8,3%
Marche	271.659	247.659	13.013	10.987	91,2%	4,8%	4,0%
<b>Umbria</b>	<b>159.038</b>	<b>132.902</b>	<b>4.579</b>	<b>21.557</b>	<b>83,6%</b>	<b>2,9%</b>	<b>13,6%</b>
Lazio	1.177.901	997.336	99.429	81.136	84,7%	8,4%	6,9%
Molise	38.595	35.993	2.034	568	93,3%	5,3%	1,5%
Abruzzo	237.806	209.631	16.333	11.842	88,2%	6,9%	5,0%
Campania	804.943	724.230	44.042	36.671	90,0%	5,5%	4,6%
Puglia	601.163	535.715	9.438	56.010	89,1%	1,6%	9,3%
Basilicata	77.754	71.282	1.508	4.964	91,7%	1,9%	6,4%
Calabria	301.928	288.171	11.286	2.471	95,4%	3,7%	0,8%
Sicilia	898.504	856.221	20.652	21.631	95,3%	2,3%	2,4%
Sardegna	344.549	332.447		12.102	96,5%	0,0%	3,5%
<b>Tot. Italia</b>	<b>11.040.478</b>	<b>9.762.810</b>	<b>591.300</b>	<b>686.368</b>	<b>88,4%</b>	<b>5,4%</b>	<b>6,2%</b>

Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico, anno 2008.

Tra le varie regioni italiane vi sono delle differenze in ordine ai canali di distribuzione, per quanto riguarda le benzine, al sud e nelle isole il canale della rete ordinaria distribuisce di più rispetto alla media nazionale e conseguentemente diminuisce la distribuzione in autostrada. Le regioni del nord, sia orientale che occidentale, non seguono invece una logica precisa.

**Tab. 17 - Consumo di gasolio nelle regioni italiane**

(tonnellate, anno 2008)

Regione	GASOLIO TOTALE						
	Totale	Rete ordinaria	Rete autostrad.	Extra rete	% Rete ord.	% Rete autostrad.	% Extra-rete
Piemonte	1.619.821	1.051.783	210.406	357.632	64,9%	13,0%	22,1%
Valle d'Aosta	195.818	35.074	12.221	148.523	17,9%	6,2%	75,8%
Liguria	586.183	305.228	131.302	149.653	52,1%	22,4%	25,5%
Lombardia	4.293.267	2.253.073	344.206	1.695.988	52,5%	8,0%	39,5%
Trentino A. A.	723.896	284.603	38.706	400.587	39,3%	5,3%	55,3%
Friuli V. G.	388.440	238.095	30.677	119.668	61,3%	7,9%	30,8%
Veneto	2.171.087	1.159.292	187.173	824.622	53,4%	8,6%	38,0%
Emilia Romagna	2.642.443	1.194.842	275.793	1.171.808	45,2%	10,4%	44,3%
Toscana	1.678.336	1.021.141	160.615	496.580	60,8%	9,6%	29,6%
Marche	882.107	444.978	70.984	366.145	50,4%	8,0%	41,5%
<b>Umbria</b>	<b>445.101</b>	<b>244.255</b>	<b>26.467</b>	<b>174.379</b>	<b>54,9%</b>	<b>5,9%</b>	<b>39,2%</b>
Lazio	2.846.670	1.275.450	305.693	1.265.527	44,8%	10,7%	44,5%
Molise	141.130	84.253	12.075	44.802	59,7%	8,6%	31,7%
Abruzzo	663.533	351.108	78.192	234.233	52,9%	11,8%	35,3%
Campania	1.949.437	1.025.372	148.358	775.707	52,6%	7,6%	39,8%
Puglia	1.547.972	973.184	58.486	516.302	62,9%	3,8%	33,4%
Basilicata	220.949	146.832	10.534	63.583	66,5%	4,8%	28,8%
Calabria	713.371	489.912	71.263	152.196	68,7%	10,0%	21,3%
Sicilia	1.634.201	1.065.913	79.648	488.640	65,2%	4,9%	29,9%
Sardegna	690.590	439.996		250.594	63,7%	0,0%	36,3%
<b>Tot. Italia</b>	<b>26.034.352</b>	<b>14.084.384</b>	<b>2.252.799</b>	<b>9.697.169</b>	<b>54,1%</b>	<b>8,7%</b>	<b>37,2%</b>

Fonte: Ministero dello Sviluppo Economico, anno 2008.

Caso molto particolare risulta essere la Valle d'Aosta, dove l'extra rete, ha una percentuale più che doppia rispetto alla media nazionale, e contestualmente vi sono percentuali più elevate, sempre rispetto alla media nazionale, della distribuzione in autostrada, mentre sono inferiori nella rete ordinaria. Anche la Liguria esprime la sua particolarità e sembrerebbe una regione di attraversamento, caratterizzata da una distribuzione di carburante in autostrada che supera di oltre il doppio la media nazionale (12,5% contro

il 5,4% nazionale) e da una quota di extra-rete inferiore alla metà della media nazionale (3,9% contro il 6,2% nazionale). Particolare risulta anche la Puglia se osserviamo che la distribuzione sulla rete autostradale è circa 1/3 rispetto alla media nazionale (1,6% contro il 5,4% nazionale).

L'Umbria, per quanto riguarda le benzine, risulta avere una maggior distribuzione presso l'extra rete con una quota di più del doppio della media nazionale e la più elevata con il 13,6% dopo la Valle d'Aosta; la distribuzione presso la rete autostradale è quasi la metà rispetto alla media nazionale (2,9% rispetto al 5,4%), ma questo è spiegabile con la scarsissima rete autostradale che attraversa la regione. Infine la distribuzione sulla rete ordinaria è di circa 5 punti percentuali inferiore alla media nazionale.

Completamente diversa è invece la distribuzione del gasolio. La rete ordinaria copre poco più della metà (54,1%) della distribuzione, mentre abbiamo una buona fetta di distribuzione (37,2% con oltre 9,5 milioni di tonnellate) di extra-rete, probabilmente maggiormente utilizzato dalle società di autotrasporto su gomma. La parte residuale, corrispondente all'8,7% viene coperta dalla distribuzione presso la rete autostradale (tab. 17).

Anche per la distribuzione del gasolio, attraverso la rete ordinaria, si osservano delle percentuali superiori alla media nazionale che caratterizzano tutto il sud (ad esclusione della Campania) e le isole. Nella distribuzione sulla rete autostradale solo la Calabria riesce ad avere una percentuale superiore alla media nazionale, le altre regioni del sud e delle isole rimangono abbondantemente al di sotto. La percentuale elevata della Calabria potrebbe essere attribuibile ai flussi anche di natura turistica, ma se così fosse come mai ciò non si verifica anche per la Puglia che ha addirittura una percentuale inferiore all'Umbria? Al nord, come riscontrato anche per le benzine, risulta particolare il caso della Liguria che distribuisce sulla rete autostradale il 22,4% del gasolio ed ancor più particolare risulta la Valle d'Aosta che distribuisce il 75,8% del gasolio sull'extra-rete.

## LA DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI IN UMBRIA

### Quadro generale e compagnie di bandiera

In Umbria, a seguito della rilevazione effettuata dall'AUR presso i Comuni della regione, i distributori di carburante, al 31 dicembre 2008, risultano essere 492, di cui 362 (pari al 74% del totale) in provincia di Perugia, ed il restante 26%, corrispondente a 130 distributori, in provincia di Terni.

La distribuzione a livello comunale rileva la presenza diffusa in quasi tutti i 92 comuni della regione; non vi sono distributori solo in 8 comuni: Lisciano Niccone, Monte Castello di Vibio, Monte Santa Maria Tiberina, Poggiodomo, Scheggino e Vallo di Nera per la provincia di Perugia; Allerona e Polino per la provincia di Terni. In totale, questi 8 comuni raccolgono 6.781 abitanti, e sono ubicati principalmente in zone di alta collina o montagna, dove quindi vi è una scarsa utenza ed è particolarmente disagiata impiantare un distributore e poi rifornirlo.

Relativamente allo stato dei distributori, la situazione rispetto alla precedente rilevazione si è un po' modificata. Del complesso dei 492 distributori: 467 sono attivi; 3 sono in attesa di prima attivazione; 13 risultano sospesi; 9 risultano cessati. Anche la superficie totale delle aree degli impianti è leggermente aumentata passando da 849.042 metri quadrati (mq) della scorsa rilevazione a 875.765; di conseguenza è aumentata anche la superficie media ad impianto passando dai 1.751 ai 1.795 metri quadrati.

La figura 1 mostra la densità dei distributori nei vari comuni dell'Umbria<sup>18</sup>.

Verificando gli assetti proprietari e le compagnie di bandiera, possiamo riscontrare alcune differenze tra i dati raccolti presso i Comuni umbri ed il quadro nazionale. La rete di distribuzione italiana è dominata dalla presenza delle otto società petrolifere che operano nel mercato italiano e che sono integrate verticalmente, ovvero che vanno dall'estrazione o importazione del petrolio, alla raffinazione, fino alla vendita e/o esportazione.

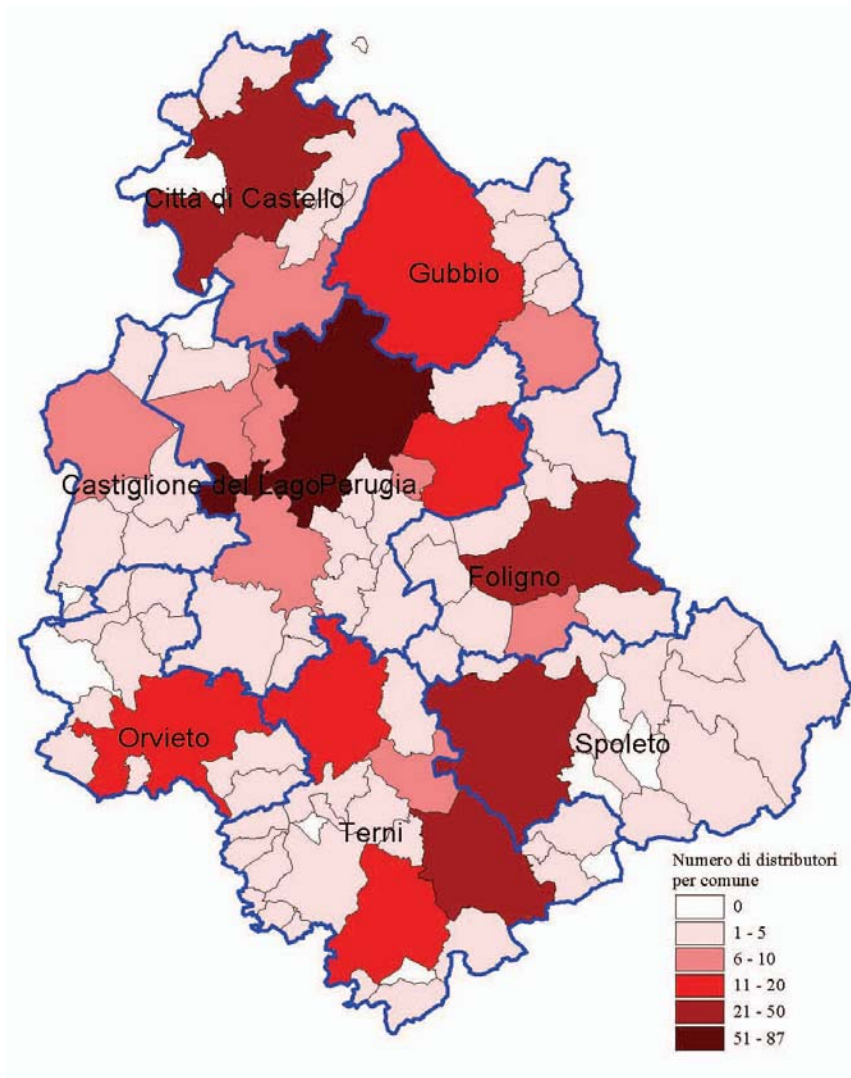
In Umbria, la distribuzione delle compagnie di bandiera, ovvero dei punti "colorati", sembrerebbe essere leggermente differente da quella nazionale. Vedi le differenze nel grafico 14. Abbiamo, infatti, una maggior presenza di distributori del gruppo API/IP (i più capillari sia a livello nazionale che regionale) e del gruppo Total/Fina/Elf rispetto a quelli nazionali. Minori sono invece le presenze, sempre rispetto al nazionale, di Agip, Q8, Erg, Tamoil e soprattutto Shell. In Umbria particolarmente elevata, rispetto alle compagnie

---

<sup>18</sup> Il contorno di colore blu che racchiude più comuni, indica le zone socio-economiche omogenee di cui anche all'Allegato 2.

presenti in ambito nazionale, è la quota delle compagnie denominate come “altre”, che comprende sia le “pompe bianche”(12,2%), cioè indipendenti, sia le compagnie minori o straniere (1,4%). Evidente è comunque la differenza con il quadro nazionale: 13,6% per l’Umbria e 6,1% a livello nazionale.

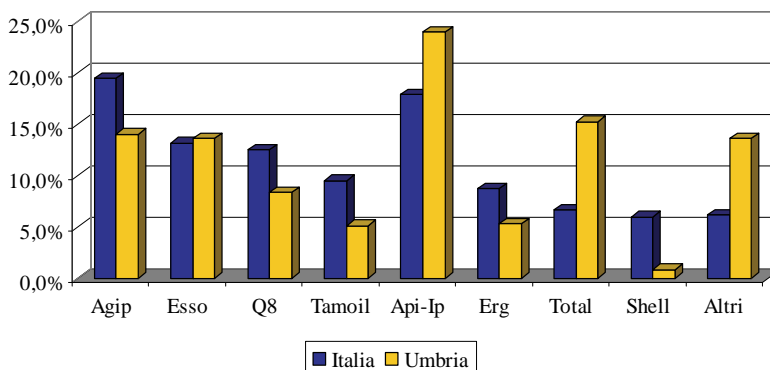
**Fig. 1 - Densità dei distributori nei comuni umbri**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR, 2009.



**Graf. 14 - Compagnie di bandiera dei distributori in Italia e Umbria**



Fonte: ns. elaborazioni su dati AUR e Unione Petrolifera, anno 2009.

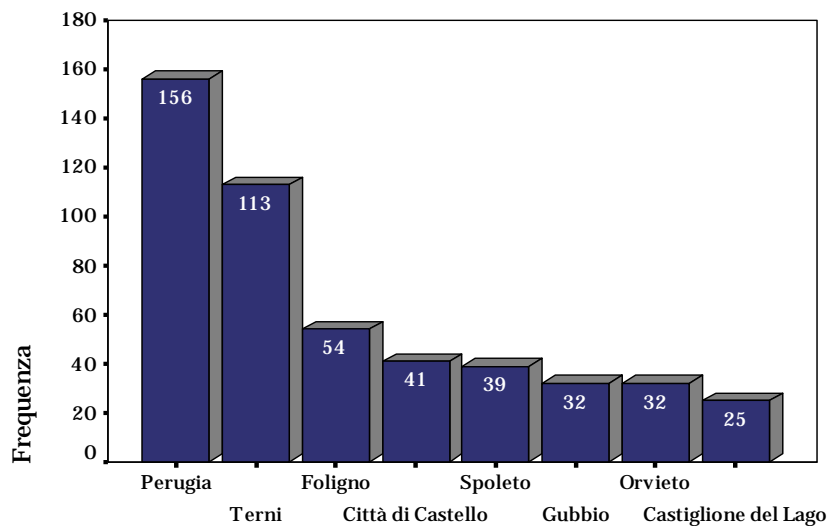
### **La rete umbra per aree geografiche, zone e tipologie di impianti**

Per vedere come si distribuisce la rete dei carburanti in regione, abbiamo adottato una classificazione ad otto aree, definite come zone socio-economiche omogenee dalle legge regionale n. 24 del 1999 in materia di commercio<sup>19</sup>. Come era facile attendersi il maggior numero di distributori si trova nell'area di Perugia (156 impianti pari a quasi il 32%) seguita da quella di Terni (113 impianti che corrispondono al 23%). Abbiamo poi la zona di Foligno con 54 distributori, corrispondenti all'11%; nelle altre zone abbiamo un numero di distributori abbastanza uniforme che varia da un minimo di 25 per la zona di Castiglione del Lago fino ad un massimo di 41 per la zona di Città di Castello (graf. 15).

Verificando la ripartizione dei distributori di carburante sia per area geografica sia per zone urbane, ovvero: centro storico, continuo urbano cittadino, frazioni costituenti i principali poli di sviluppo del capoluogo, altre frazioni minori, territorio rurale e montano, possiamo constatare che non vi sono notevoli differenze tra le varie aree geografiche. Unica eccezione è l'Orvietano, dove vi è un'altissima concentrazione di distributori collocati nel continuo urbano a discapito delle frazioni principali (graf. 16).

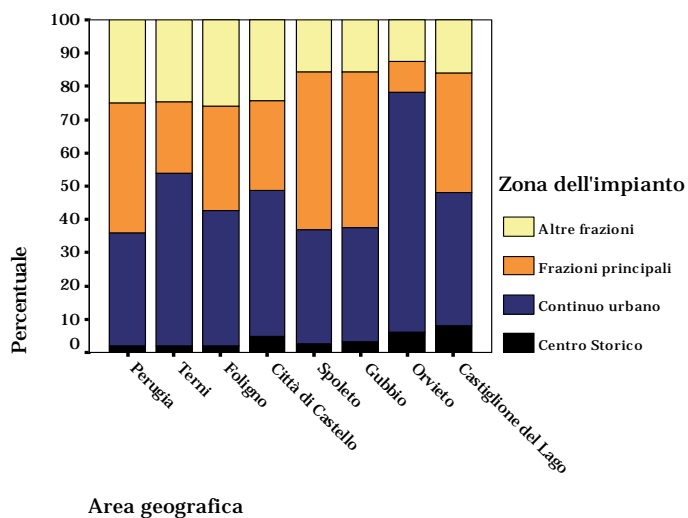
<sup>19</sup> Vedi Allegato 2 per la definizione delle zone e dei comuni in esse ricompresi.

**Graf. 15 - Distributori di carburante per area geografica**



Fonte: ns. elaborazioni su dati AUR, anno 2009.

**Graf. 16 - Distribuzione dei distributori di carburante per aree geografiche e zone urbane**

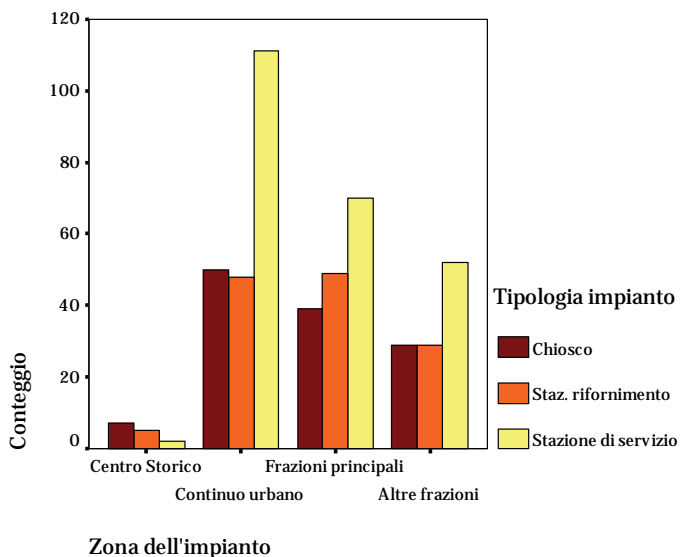


Fonte: ns. elaborazioni su dati AUR, anno 2009.

La quota di distributori che si trovano ancora nel centro storico è ovviamente molto esigua per tutte le zone infatti, date le caratteristiche di tali aree e le restrizioni normative in esse presenti, risultano solo 14 distributori per tutta la regione.

La quota maggiore di distributori si trova quindi nel continuo urbano (con 209 distributori per tutta la regione), seguito poi dalle frazioni costituenti i principali poli di sviluppo del capoluogo (158 distributori) ed infine le altre zone costituite da frazioni minori, territorio rurale e montano (110) (graf. 17).

**Graf. 17 - Distributori di carburante per tipologia di impianto e zona di ubicazione**



Fonte: ns. elaborazioni su dati AUR, anno 2009.

Inoltre se, indipendentemente dalle aree con le quali abbiamo suddiviso la regione, prendiamo in considerazione la tipologia di impianti, possiamo verificare che tra le varie zone c'è una diversa composizione di distributori. Trattandosi di impianti di vecchia data per i quali, in genere, le normative non imponevano superfici minime, nel Centro Storico si ha una prevalenza di chioschi o punti isolati e pochissime stazioni di servizio. Vi sono una buona quota di chioschi o punti isolati, di entità uguale a quella delle stazioni di rifornimento, anche nelle frazioni minori; dove prevalgono comunque le

stazioni di servizio. Del resto, questa tipologia, prevale in tutte le zone, ad eccezione, come detto, del centro storico. Nel continuo urbano prevalgono decisamente le stazioni di servizio, seguite dai chioschi e dalle stazioni di rifornimento con quote pressoché simili. Nelle frazioni principali, le stazioni di rifornimento prevalgono sui chioschi, rimanendo sempre le stazioni di servizio la tipologia prevalente. Per quanto riguarda l'ubicazione dei distributori in riferimento alla tipologia di strada: 47 non l'hanno saputa o voluta indicare; 2 impianti sono ubicati in autostrada; 79, pari al 17,8%, sono ubicati in strada extraurbana principale; 119, pari al 26,7%, sono ubicati in strade extraurbane secondarie; 75 (16,9%) in strade urbane di scorrimento; 97 (21,8%) in strade urbane di quartiere; infine 72 (16,2%) in strade locali.

La tabella 18, ed il successivo grafico 18, mostrano la distribuzione della tipologia di distributore sulla scorta delle aree geografiche. In Umbria, così come era stato evidenziato anche per l'Italia, si ha una prevalenza di stazioni di servizio che rappresentano quasi la metà dei distributori di carburante. L'altra metà dei distributori si distribuisce quasi equamente tra chioschi e punti isolati e stazioni di rifornimento.

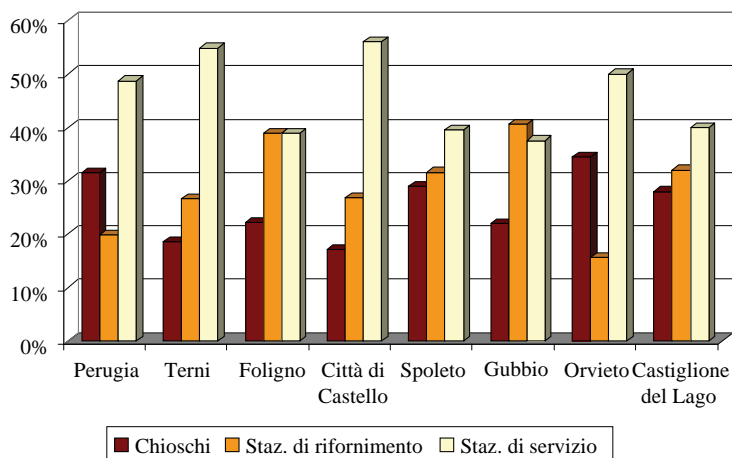
Per quanto riguarda la distribuzione territoriale, come era facile attendersi c'è una maggiore concentrazione di distributori nelle aree del Perugino ed in quella del Ternano, del resto a maggiore densità di popolazione. La ripartizione tra chioschi o punti isolati e stazioni di rifornimento è molto simile a quella complessiva, con poche eccezioni tra cui: l'area del Perugino e quella dell'Orvietano, dove i chioschi sono circa il doppio rispetto alle stazioni di rifornimento. Per le altre aree le cifre sono più o meno le medesime con una leggera prevalenza delle stazioni di rifornimento rispetto ai chioschi. Per quanto riguarda le stazioni di servizio, queste sono in numero sempre maggiore rispetto alle stazioni di rifornimento ad esclusione dell'area di Gubbio, dove sono superiori, e di Foligno dove sono praticamente in egual misura. La superficie media dei chioschi e dei punti isolati è ovviamente inferiore sia alla media generale sia alla media delle altre tipologie. I chioschi e i punti isolati, pur essendo oltre un quarto di tutti i distributori, ricoprono una superficie complessiva del 9,4% ed una superficie media pari a 658,35 metri quadrati. Anche le stazioni di servizio, pari a oltre un quarto del numero complessivo di distributori, ricoprono una superficie complessiva inferiore ad un quinto (19,1%) e totalizzano una superficie media pari a 1.274 metri quadrati. La superficie quindi ricoperta dalle aree di servizio risulta essere la più vasta. Per cui poco meno della metà dei distributori totali (le aree di servizio sono pari al 47,5%), occupano il 71,5% della superficie complessiva, con una superficie media di circa 2.700 metri quadrati ad impianto.

**Tab. 18 - Tipologia di distributori per zona geografica**

Zona	Chiosco o punto isolato		Stazione di rifornimento		Stazione di servizio		Totale	
	N°	%	N°	%	N°	%	N°	%
Perugia	49	39,2%	31	23,7%	76	32,3%	156	31,8%
Terni	21	16,8%	30	22,9%	62	26,4%	113	23,0%
Foligno	12	9,6%	21	16,0%	21	8,9%	54	11,0%
Città di Castello	7	5,6%	11	8,4%	23	9,8%	41	8,4%
Spoletto	11	8,8%	12	9,2%	15	6,4%	38	7,7%
Gubbio	7	5,6%	13	9,9%	12	5,1%	32	6,5%
Orvieto	11	8,8%	5	3,8%	16	6,8%	32	6,5%
Castiglione del Lago	7	5,6%	8	6,1%	10	4,3%	25	5,1%
<b>Totale</b>	<b>125</b>	<b>100,0%</b>	<b>131</b>	<b>100,0%</b>	<b>235</b>	<b>100,0%</b>	<b>491</b>	<b>100,0%</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati AUR, anno 2009.

**Graf. 18 - Tipologia di distributori per zona geografica**



Fonte: ns. elaborazioni su dati AUR, anno 2009.

Nella tabella 19 sono riportati alcuni indicatori di servizio relativi alle 8 aree nelle quali abbiamo suddiviso la regione. Sono quindi riportati il numero dei distributori, il numero di abitanti, la superficie e la densità abitativa per ciascuna zona. L'addensamento territoriale degli impianti presenta notevoli differenze. Pur rimanendo infatti molto simili gli indici sia per il complesso regionale, che per le due province (rispettivamente 5,83 Umbria - 5,73 provincia Perugia - 6,13 provincia di Terni); nelle varie aree abbiamo delle numerosità sostanzialmente diverse che vanno da un minimo di 3,03

impianti ogni 100 chilometri nell'area di Spoleto, fino ad un massimo di 9,04 impianti per l'area di Perugia.

**Tab. 19 - Alcuni indicatori di servizio per zone**

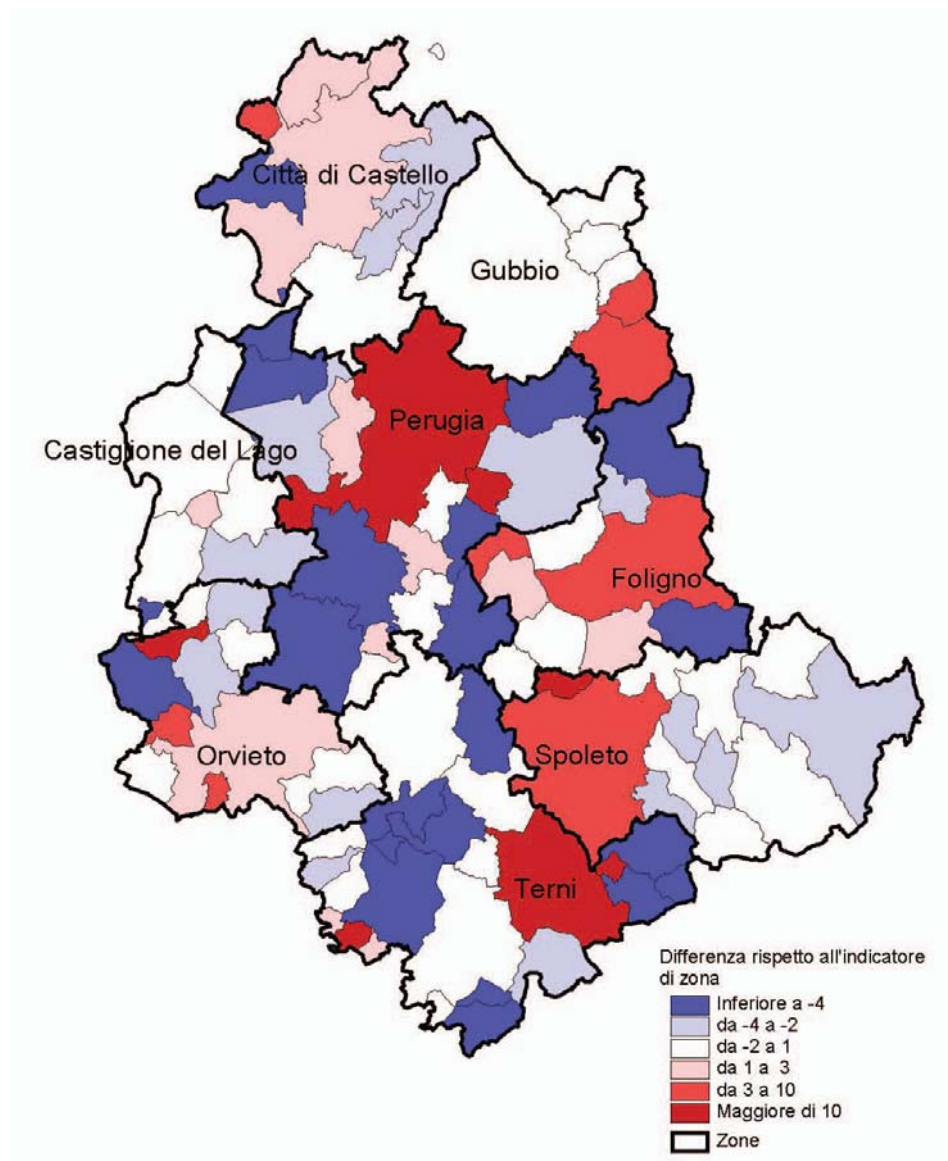
Zona	N. p.ti vendita	Abitanti	Superficie kmq	Densità abitativa	Impianti x 100 kmq	Indice di servizio
Perugia	156	312.040	1.725,55	180,83	9,04	2.000
Terni	113	208.437	1.475,70	140,90	7,64	1.845
Foligno	54	101.766	882,07	115,26	6,12	1.885
Città di Castello	41	76.940	950,87	80,79	4,31	1.877
Spoleto	38	57.453	1.250,52	45,88	3,03	1.512
Gubbio	32	56.923	815,13	69,74	3,92	1.779
Orvieto	32	42.888	775,39	55,74	4,16	1.340
Castiglione d. Lago	25	37.775	565,69	65,71	4,35	1.511
<b>Prov. Terni</b>	<b>130</b>	<b>232.540</b>	<b>2.119,59</b>	<b>109,71</b>	<b>6,13</b>	<b>1.789</b>
<b>Prov. Perugia</b>	<b>362</b>	<b>661.682</b>	<b>6.321,33</b>	<b>104,68</b>	<b>5,73</b>	<b>1.828</b>
<b>Umbria</b>	<b>492</b>	<b>894.222</b>	<b>8.440,91</b>	<b>105,94</b>	<b>5,83</b>	<b>1.818</b>

Fonte: ns. elaborazioni su dati Istat e AUR, anno 2009.

In ogni comune sono posizionati un numero diverso di impianti, che raffrontandoli con l'estensione territoriale del comune stesso, fanno aumentare o diminuire l'indicatore (impianti per 100 kmq) relativo alla zona complessiva. Per vedere, all'interno di ciascuna zona, quale comune contribuisse in più o in meno rispetto agli altri, siamo andati a calcolare l'indicatore relativo al numero di distributori ogni 100 km quadrati per ogni singolo comune. Abbiamo poi calcolato una nuova variabile che misura lo scostamento dall'indicatore medio di ogni zona di riferimento e lo abbiamo rappresentato nella figura 2.

All'interno di ogni area vi sono quindi dei comuni con delle colorazioni blu (che hanno quindi un indice sensibilmente inferiore a quello della zona di riferimento) e comuni con delle colorazioni tendenti al rosso (che hanno quindi un indice sensibilmente superiore a quello dell'area). I comuni non colorati o con colori tenui indicano degli scarti dall'indicatore di area contenuti. L'area di Perugia risulta ad esempio la più variegata dove abbiamo dei comuni con un indicatore sensibilmente più elevato di quello dell'area come Perugia e Bastia (con scostamenti pari a 10,36 e 23,65 rispettivamente) e dei comuni con un indicatore sensibilmente più basso come Valfabbrica e Passignano (scostamenti pari a -7,89 e -6,51 rispettivamente).

Fig. 2 - Distribuzione degli impianti ogni 100 km quadrati



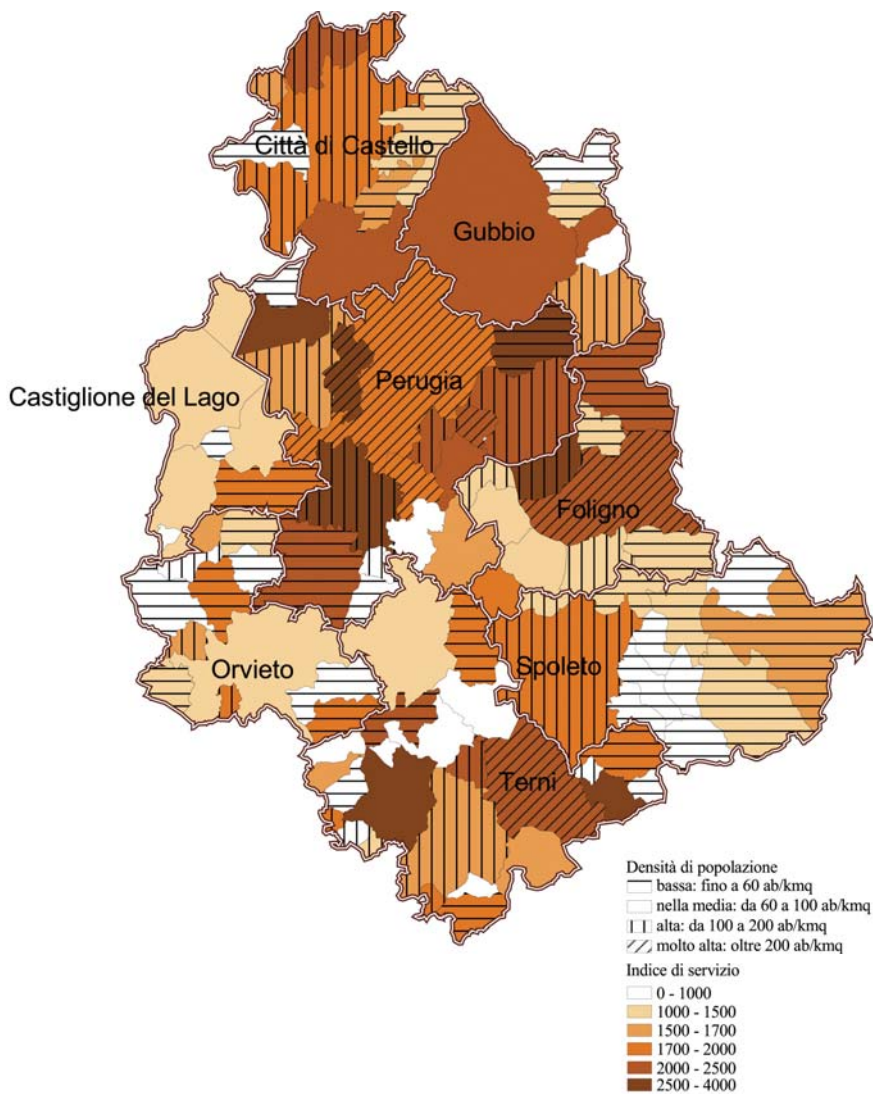
Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR, 2009.

Nella figura 3 sono rappresentati gli indici di servizio relativi a ciascun comune della regione. In tabella 19 venivano riportati gli indici di servizio (che ricordiamo essere il numero di abitanti servito da ciascun distributore) per le varie zone. Nella mappa abbiamo messo a confronto l'indice di servizio con la densità di popolazione, per verificare se un alto indice di servizio, che potrebbe corrispondere ad una maggiore utenza per ogni singolo distributore, fosse o meno legato al numero di abitanti del comune. Ovvero se un maggior numero di distributori posti in un comune è legato alla popolazione che vi insiste oppure se segue delle logiche diverse. In realtà, da quello che ci dice la mappa, non sembrerebbe esserci un legame decisivo e questo potrebbe essere indicatore che in Umbria vi è un modello di antropizzazione particolare legato forse anche all'etnogenesi. In carta la colorazione indica l'indice di servizio, ovvero più è forte la colorazione maggiore è il numero di abitanti che insistono in ciascun distributore, i retini indicano invece la densità di popolazione. Per semplicità abbiamo riclassificato la densità di popolazione in 4 classi: la prima, retino orizzontale, indica una bassa densità di popolazione (fino a 60 abitanti per kmq); la seconda, assenza di retino, indica una densità di popolazione nella media rispetto a tutti i comuni (densità compresa tra 60 e 100 abitanti per kmq); la terza, retino verticale, indica un'alta densità di popolazione (tra 100 e 200 abitanti per kmq); infine l'ultima, retino obliquo, indica un'altissima densità di popolazione (oltre 200 abitanti per kmq). Possiamo quindi verificare dalla mappa che non tutti i comuni ad alta o altissima densità di popolazione contemporaneamente mostrano degli indici di servizio molto elevati. Vi sono infatti alcuni comuni con i più alti indici di servizio, ad esempio Valfabbrica, che presenta una densità di popolazione molto bassa; altri comuni sempre con indici di servizio decisamente elevati presentano una densità di popolazione nella media (es. Amelia, Arrone, Passignano). Alla stessa stregua vi sono dei comuni (ad esempio Trevi, Castel Ritaldi, Magione) che a fronte di indici di servizio non elevati presentano una densità di popolazione superiore alla media.

Anche nei comuni ad altissima densità di popolazione non necessariamente corrisponde un indice di servizio tra i più elevati, è questo il caso del comune di Perugia; comunque anche negli altri comuni con la più elevata densità di popolazione (Terni, Foligno, Bastia Umbra) l'indice di servizio raggiunge degli alti valori, ma non massimi. Nella tabella 20 sono riportate, per ciascuna area, la quota percentuale di territorio pianeggiante oppure montano.



Fig. 3 - Indici di servizio nei comuni dell'Umbria



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR, 2009.

Se mettiamo in relazione quanto indicato in questa tabella, con la tabella 19, che riportava alcuni indicatori di servizio, possiamo dire che la rarefazione dei distributori è tanto più accentuata tanto più la zona considerata è costituita da territorio posto in alta collina o montagna (ovvero con altitudine sopra i 600 mt.), che sicuramente non agevola né la logistica, né tanto meno la concentrazione di utenza (riscontrabile anche dai bassi indici di servizio). Questo risulta determinante soprattutto per le zone di Spoleto e Gubbio dove, oltre ad essere maggiori le aree di alta collina e montagna, sono minori sia la densità abitativa, sia il numero di impianti ogni 100 kmq, sia l'indice di servizio. Particolare risulta invece la zona di Orvieto, perlopiù pianeggiante e di bassa collina, dove si ha un numero molto contenuto sia di impianti per 100 kmq, sia dell'indice di servizio, ma questo potrebbe essere spiegato, più che con l'orografia della zona con la bassa densità di popolazione.

**Tab. 20 - Ripartizione del territorio per fasce altimetriche**

*(valori percentuali)*

Zona	Superficie 0-300 m	Superficie 300-600 m	Superficie 600-1.000 m	Superficie oltre 1.000 m
Perugia	50,1	44,0	5,4	0,5
Terni	44,8	39,7	12,7	2,7
Foligno	25,4	29,4	38,4	6,8
Città di Castello	16,8	60,4	22,5	0,3
Spoleto	6,6	20,4	37,5	35,5
Gubbio	0,6	60,0	35,3	4,1
Orvieto	38,0	56,4	5,6	0,0
Castiglione del Lago	56,4	42,2	1,4	0,0
<b>Tot. prov. Terni</b>	<b>38,1</b>	<b>49,1</b>	<b>10,9</b>	<b>1,9</b>
<b>Tot. prov. Perugia</b>	<b>28,6</b>	<b>40,5</b>	<b>22,3</b>	<b>8,7</b>
<b>Totale Umbria</b>	<b>30,9</b>	<b>42,6</b>	<b>19,4</b>	<b>7,0</b>

Fonte: nostre elaborazioni.

## Gli erogati

Nell'ottica di implementare un servizio maggiormente rispondente alle esigenze conoscitive sia del destinatario finale sia del committente, abbiamo richiesto, come già sperimentato nello scorso report, all'Agenzia delle Dogane i dati relativi agli erogati dei distributori. Ringraziamo pertanto l'Agenzia delle Dogane, sia della provincia di Perugia sia della provincia di Terni, per la collaborazione e per la disponibilità che ci hanno dimostrato.

Poiché le fonti dei dati, cioè i dati pervenuti dai comuni ed i dati pervenuti dall'Agenzia delle Dogane, risultavano non omogenee, sulla scorta dell'esperienza passata è stato introdotto, nella scheda inviata ai comuni, il codice ditta UTF (identificativo unico attribuito dall'Agenzia delle Dogane a ciascun impianto di distribuzione di carburanti) al fine poi di poterlo successivamente riagganciare con i dati provenienti dall'Agenzia delle Dogane contenenti gli erogati per ciascun impianto.

Prima di vedere gli erogati, estraiamo dal database costruito insieme ai comuni lo spaccato dei distributori per tipologia di carburante e per stato di attivazione. La tabella 21 è di riepilogo.

**Tab. 21 - Impianti al 31 dicembre 2008 per stato di attivazione e tipo di carburante**

Prodotto	Attivi	Sospesi	Cessati	In attesa di attivazione	Complessivi
Benzina	457	12	9	2	480
Gasolio	453	10	8	2	473
GPL	74	1	1	1	77

Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR, 2009.

La tabella 22 che presentiamo di seguito, mostra il numero dei distributori per i quali è stato possibile agganciare i dati che ci sono pervenuti dall'Agenzia delle Dogane. Per quanto riguarda la benzina, abbiamo agganciato 449 dei 457 distributori attivi. In realtà i distributori sono stati tutti agganciati ma per questi 8 distributori non ci sono gli erogati nei dati che ci hanno consegnato le Agenzie delle Dogane. Ciò è dovuto al fatto che questi distributori potrebbero non aver riconsegnato i registri, oppure li hanno riconsegnati dopo la nostra acquisizione dei dati e quindi non figurano. Figurano invece, nel caso delle benzine, 9 distributori per i quali l'Agenzia delle Dogane ci ha fornito gli erogati anche se questi risultano non attivi (sospesi o cessati).

**Tab. 22 - Impianti con erogati al 31 dicembre 2008**

Prodotto/distributori	Attivi	Complessivi UTF	Attivi agganciati	Non Attivi con erogati
Benzina	457	458	449	9
Gasolio	453	452	441	11
GPL	74	72	71	1

Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

Di seguito presentiamo le analisi per il complesso degli erogati raccolti, anche se fanno riferimento ad impianti che sono cessati o sospesi. La tabella 23 presenta il riepilogo degli erogati.

**Tab. 23 - Numero di distributori, erogato ed erogato medio per provincia**

Prodotto		Benzina	Gasolio	GPL
Provincia Perugia	N° distr.	338	333	55
	Erogato	168.257.543	278.705.413	20.819.813
	Erogato medio	497.803	836.953	378.542
Provincia Terni	N° distr.	120	119	17
	Erogato	65.855.802	118.448.027	7.349.683
	Erogato medio	548.798	995.362	432.334
<b>Totale</b>	N° distr.	<b>458</b>	<b>452</b>	<b>72</b>
	Erogato	<b>234.113.345</b>	<b>397.153.440</b>	<b>28.169.496</b>
	Erogato medio	<b>511.165</b>	<b>878.658</b>	<b>391.243</b>

Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

Nella provincia di Perugia viene erogato circa il 72% del totale della benzina, il 70% di gasolio ed il 74% del GPL. Queste percentuali sull'erogato non si discostano molto dalle percentuali di presenza dei distributori nelle due province: 74% dei distributori di benzina in provincia di Perugia; 74% dei distributori di gasolio; 76% dei distributori di GPL. In tutti e tre i casi le percentuali di erogato sono inferiori alle percentuali di presenza, da ciò si deduce che gli impianti ternani hanno un erogato medio più elevato. La tabella ce lo conferma, per tutte e tre le tipologie di carburante, gli erogati medi a distributore sono maggiori nella provincia di Terni rispetto a Perugia. Per quanto riguarda le benzine, tra i distributori della provincia di Perugia e quelli della provincia di Terni ci sono circa 50.000 litri/annui di differenza sull'erogato medio a distributore. Circa lo stesso possiamo dire per il GPL, dove la differenza è di quasi 54.000 litri/annui. Per quanto riguarda il gasolio, invece, le differenze si ampliano di molto, con una differenza di circa 158.000 litri/annui sugli erogati medi tra le due province.

Questo è spiegabile soprattutto dai distributori che si trovano in autostrada (4 dei 9 distributori che erogano la maggior quantità di gasolio si trovano in autostrada ed ovviamente nella provincia di Terni).

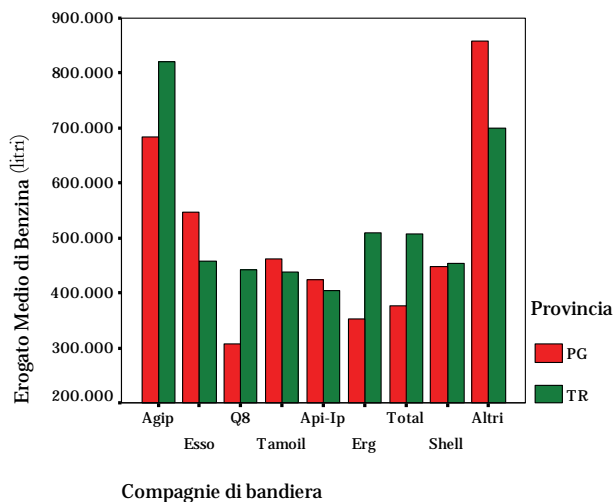
Vediamo ora nel dettaglio ciascuna tipologia di carburante.

#### *La benzina*

Come detto i distributori con pompe di benzina risultano essere 480, di questi 457 sono attivi. Nel complesso abbiamo gli erogati di 458 distributori. Abbiamo inoltre detto che l'erogato complessivo di benzina

del 2008 ammonta a 234.113.345 litri erogati per il 72% in provincia di Perugia e per il restante 28% in provincia di Terni.

**Graf. 19 - Erogati medi di benzina per compagnie di bandiera e provincia**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

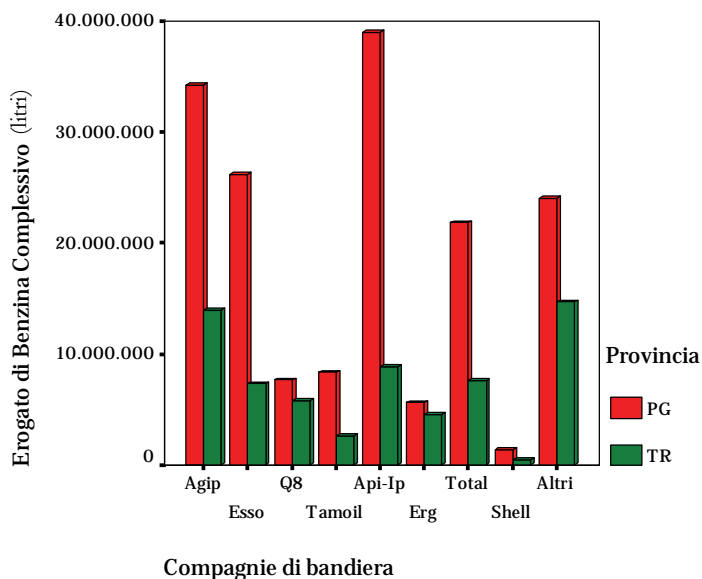
Per prima cosa siamo andati a verificare gli erogati per compagnia di bandiera. Da questa prima analisi vengono fuori risultati interessanti e una differenza sostanziale tra le due province.

Innanzitutto possiamo verificare che tra le due province gli erogati medi per compagnia di bandiera cambiano sensibilmente. La cosa più interessante è verificare che in provincia di Perugia gli erogati medi più elevati sono ad appannaggio delle pompe bianche, che comunque, per la provincia di Terni si collocano al secondo posto dopo Agip. Posizioni quindi invertite tra Perugia e Terni per questi due raggruppamenti, visto che in provincia di Perugia, Agip si colloca al secondo posto.

Per le altre compagnie non sembrerebbe esserci una così sostanziale differenza tra le due province, se non per la Q8, con erogati medi particolarmente bassi in provincia di Perugia e per Erg e Total che in provincia di Terni riescono ad avere degli erogati medi molto più elevati rispetto all'altra provincia. L'erogato medio di benzina, indipendentemente dalla provincia e dalla compagnia di bandiera, è di 511.165 litri/annui. L'erogato medio della provincia di Perugia si

colloca al di sotto di questa soglia con 497.803 litri/annui; mentre la provincia di Terni si colloca al di sopra con 548.798 litri/annui. Considerato, l'erogato medio generale, solo le pompe bianche e i distributori Agip, hanno degli erogati medi superiori alla media generale per entrambe le province. Per quanto riguarda Esso, totalizza un erogato medio annuo superiore alla media generale solo in provincia di Perugia. Le altre compagnie hanno tutte degli erogati medi inferiori alla media generale. Nel caso di compagnie come Q8, Erg e Total si può apprezzare la netta differenza tra le due province. Possiamo anche aggiungere che per le compagnie Agip e Altre (che come avevamo detto in apertura sono per lo più pompe bianche) la quota percentuale dell'erogato supera la quota percentuale del numero di distributori. Il grafico che segue, mostra invece il complessivo degli erogati per compagnia di bandiera.

**Graf. 20 - Erogati complessivi di benzina per compagnia di bandiera e provincia**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

Dal grafico si evince subito che gli erogati della provincia di Terni sono sensibilmente inferiori a quelli della provincia di Perugia, ma questo è ovviamente dovuto al minor numero di impianti ed al bacino di utenza. In provincia di Perugia il gruppo Api-IP detiene il primato per quantità di

benzina erogata complessivamente, seguito da Agip ed Esso. Al quarto posto troviamo le pompe bianche, 28 impianti sui 338 complessivi della provincia (pari quindi all'8,3%) che erogano il 14,3% della benzina complessivamente erogata in provincia (e pari a poco più di 24 milioni di litri).

In provincia di Terni troviamo al primo posto proprio le pompe bianche, con circa 15 milioni di litri di benzina erogati, corrispondenti al 22,3% degli erogati complessivi (le pompe bianche in provincia di Terni sono pari al 17,5% degli impianti). In seconda posizione, in termini di erogati complessivi, troviamo il gruppo Agip, con circa 14 milioni di litri erogati complessivamente; poi, tutti gli altri dove non ci sono differenze abissali in termini di erogati complessivi, se non per il gruppo Shell che in entrambe le province ha degli erogati molto bassi (1,346 milioni di litri in provincia di Perugia erogato da 3 impianti e 0,5 milioni di litri in provincia di Terni erogato da un solo impianto).

Vediamo ora i dati salienti per tipologia di impianto e se vi sono differenze apprezzabili.

**Tab. 24 - Erogati di benzina suddivisi per tipologia di impianto e provincia**

Prov.	Tipologia	Erogato medio (migl. di litri)	Impianti	% rel. impianti	Erogato compl. (mil. di litri)	% del totale
PG	Chiosco	369,8	86	25,4	31,8	18,9
	Staz. rifornimento	402,5	98	29,0	39,4	23,5
	Stazione servizio	629,9	154	45,6	97,0	57,7
	Totale	497,8	338	73,8	168,1	71,8
TR	Chiosco	430,1	26	21,7	11,2	17,0
	Staz. rifornimento	509,3	27	22,5	13,8	20,9
	Stazione servizio	610,8	67	55,8	40,9	62,1
	Totale	548,8	120	26,2	65,9	28,1
<b>Totale</b>	<b>Chiosco</b>	<b>383,8</b>	<b>112</b>	<b>24,5</b>	<b>43,0</b>	<b>18,4</b>
	<b>Staz. rifornimento</b>	<b>425,6</b>	<b>125</b>	<b>27,3</b>	<b>53,2</b>	<b>22,7</b>
	<b>Stazione servizio</b>	<b>624,1</b>	<b>221</b>	<b>48,3</b>	<b>137,9</b>	<b>58,9</b>
	<b>Totale</b>	<b>511,2</b>	<b>458</b>	<b>100,0</b>	<b>234,1</b>	<b>100,0</b>

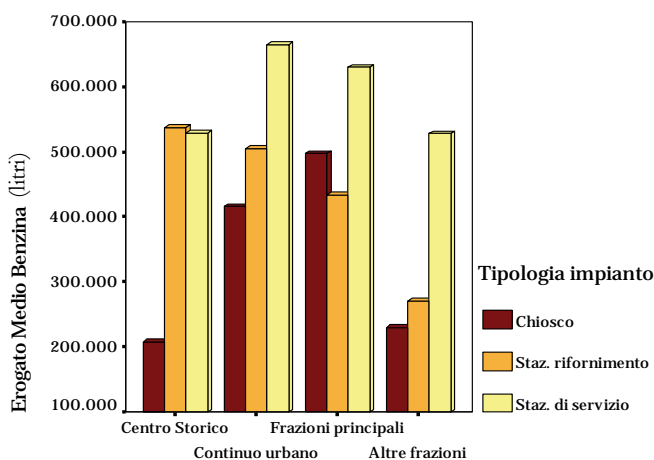
Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

In Umbria vengono erogati circa 234 milioni di litri di benzina, dei quali il 72% nella provincia di Perugia ed il restante 28% nella provincia di Terni.

Mettendo a confronto le due province, vi sono delle leggere differenze sugli erogati medi. Per la provincia di Perugia gli erogati medi relativi ai chioschi o punti isolati ed alle stazioni di rifornimento sono inferiori a quelli della provincia di Terni, mentre per le stazioni di servizio la situazione si capovolge.

Nella provincia di Perugia, rispetto alla media, vi è maggior presenza di chioschi o punti isolati e di stazioni di rifornimento e questo potrebbe determinarne un erogato medio inferiore rispetto a quello della provincia di Terni. Dando uno sguardo agli erogati medi sia per tipologia di impianto che per zona di ubicazione possiamo riscontrare che gli erogati medi sono costantemente più elevati nelle stazioni di servizio per ciascuna zona, ad esclusione del centro storico dove gli erogati medi maggiori si registrano per le stazioni di rifornimento. Alla stessa stregua i chioschi o punti isolati presentano degli erogati medi sempre inferiori alle altre due tipologie di impianti, ad esclusione delle frazioni principali dove gli erogati medi più bassi sono relativi alle stazioni di rifornimento (graf. 21).

**Graf. 21 - Erogati medi di benzina per tipologia di impianto e zona di ubicazione**

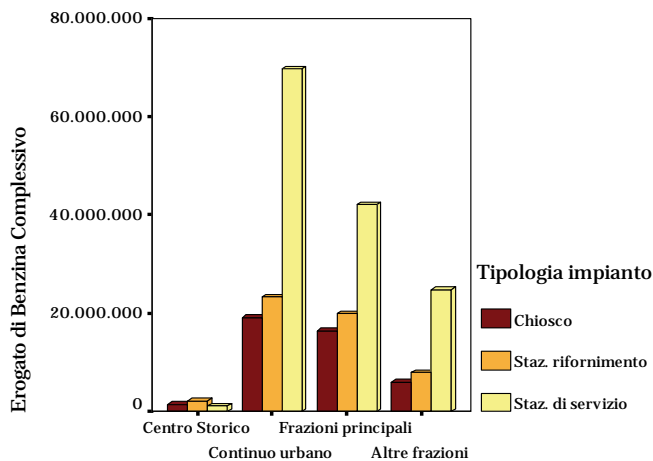


Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

Contemporaneamente se guardiamo gli erogati complessivi (graf. 22) possiamo vedere come ci siano delle notevoli differenze di consistenza di erogato sia per zona di ubicazione che per tipologia di impianto. Nella zona del centro storico si hanno degli erogati complessivi molto bassi (circa 4,5 milioni di litri) e tra questi le stazioni di servizio erogano pochissimo (anche perché quasi del tutto assenti). Nelle altre tre zone possiamo constatare che la maggior parte della benzina viene erogata dalle stazioni di servizio; l'erogato per i chioschi e per le stazioni di rifornimento è, in tutte le zone, molto simile con una leggera prevalenza delle stazioni di rifornimento.



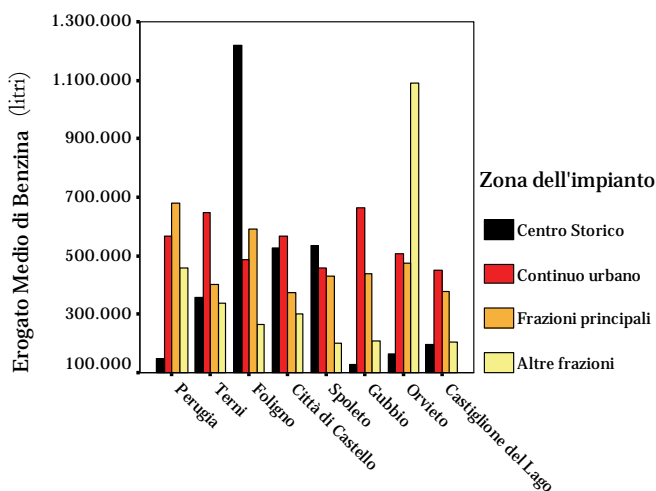
**Graf. 22 - Erogati complessivi di benzina per tipologia di impianto e zona di ubicazione**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

Se guardiamo le aree un po' più nel dettaglio (graf. 23) possiamo vedere che gli erogati medi sono abbastanza diversificati sia per area sia per zone.

**Graf. 23 - Erogati medi di benzina per area**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

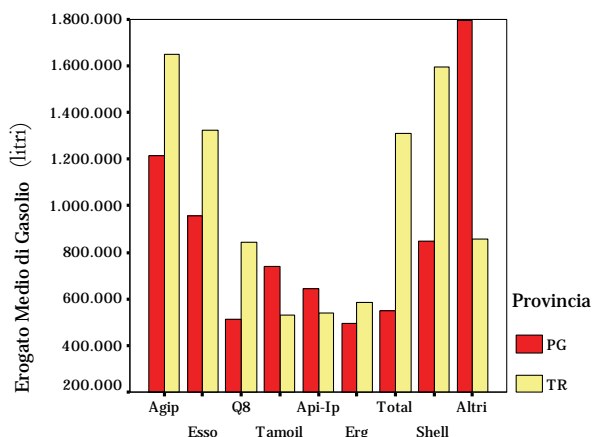
All'interno di ciascuna area possiamo notare come variano anche sensibilmente gli erogati medi a differenza dell'ubicazione dell'impianto. In quasi tutte le aree gli erogati medi sono più bassi sia nei centri storici che nelle altre frazioni minori o territori rurali e montani. Costituiscono delle eccezioni, anche molto evidenti, l'area di Foligno dove vi è un erogato altissimo nei centri storici e l'area di Orvieto dove è invece altissimo l'erogato nelle frazioni minori (ma quest'ultimo potrebbe essere spiegato da impianti posti nella rete autostradale). Anche a Spoleto vi è una prevalenza di erogato medio nella zona del Centro Storico e molto bassa nelle altre frazioni minori. Per le altre aree prevalgono quasi sempre gli erogati medi dei distributori posti nel continuo urbano e/o nelle frazioni principali.

### *Il gasolio*

I distributori con pompe di gasolio risultano essere 473, di questi 453 sono attivi. Nel complesso abbiamo gli erogati di 452 distributori. Abbiamo inoltre detto che l'erogato complessivo di gasolio del 2008 ammonta a 397.153.440 litri erogati per il 70,2% in provincia di Perugia e per il restante 29,8% in provincia di Terni.

Per prima cosa siamo andati a verificare gli erogati per compagnia di bandiera. Da questa prima analisi vengono fuori risultati interessanti e una differenza sostanziale tra le due province.

**Graf. 24 - Erogati medi di gasolio per compagnie di bandiera e provincia**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

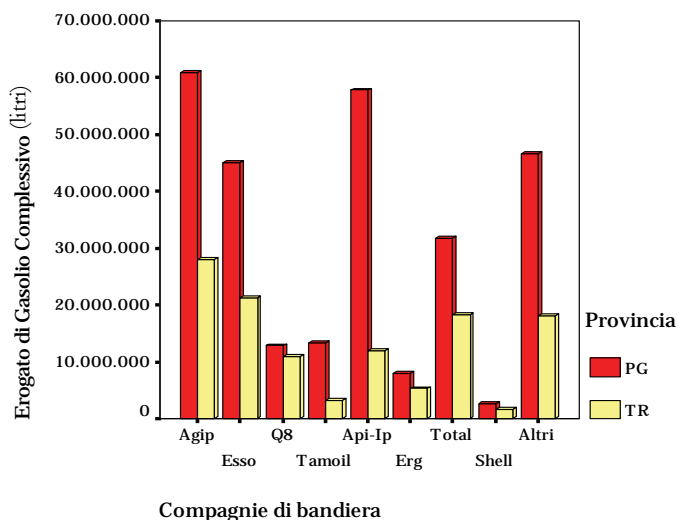
Innanzitutto possiamo verificare che tra le due province gli erogati medi per compagnia di bandiera cambiano sensibilmente. La cosa più interessante è verificare che in provincia di Perugia gli erogati medi più elevati sono ad appannaggio delle pompe bianche, seguite poi dal gruppo Agip, poi Esso, Shell e via via tutti gli altri. In provincia di Terni, invece, gli erogati medi maggiori si hanno per il gruppo Agip, seguito da Shell, poi da Esso e Total e poi vengono le pompe bianche insieme a Q8. L'erogato medio di gasolio, indipendentemente dalla provincia e dalla compagnia di bandiera, è di 878.658 litri/annui.

L'erogato medio della provincia di Perugia, come nel caso delle benzine, si colloca al di sotto di questa soglia con 836.953 litri/annui; mentre la provincia di Terni si colloca al di sopra con 995.362 litri/annui. Considerato, l'erogato medio generale, solo i distributori Agip ed Esso hanno degli erogati medi superiori alla media generale per entrambe le province. Per quanto riguarda la provincia di Terni, abbiamo degli erogati medi superiori alla media generale anche per i distributori Total e Shell; mentre per la provincia di Perugia, solo le pompe bianche hanno un erogato medio superiore alla media generale. Le altre compagnie hanno tutte degli erogati medi inferiori alla media generale. Nel caso di compagnie come Shell e Total si può apprezzare la netta differenza tra le due province. Il grafico 25 mostra invece il complessivo degli erogati per compagnie di bandiera.

Dal grafico si evince subito che gli erogati della provincia di Terni sono sensibilmente inferiori a quelli della provincia di Perugia, ma questo è ovviamente dovuto al minor numero di impianti e di bacino di utenza. In provincia di Perugia il gruppo Agip detiene il primato per quantità di gasolio erogato complessivamente, seguito da Api-Ip.

Al terzo posto troviamo le pompe bianche, 26 impianti sui 333 complessivi della provincia (quindi pari al 7,8%) che erogano il 16,8% del gasolio complessivamente erogato in provincia (e pari a oltre 46,5 milioni di litri). Anche in provincia di Terni al primo posto troviamo Agip, seguito da Esso e poi al terzo posto quasi a pari merito abbiamo Total e le pompe bianche. Queste ultime erogano poco più di 18 milioni di litri di gasolio, corrispondenti al 15,2% degli erogati complessivi (le pompe bianche in provincia di Terni sono pari al 17,6% degli impianti). In provincia di Terni, per quanto riguarda le pompe bianche, la quota percentuale degli erogati è inferiore alla quota degli impianti. Vediamo ora i dati salienti per tipologia di impianto e se vi sono differenze apprezzabili.

**Graf. 25 - Erogati complessivi di gasolio per compagnia di bandiera e provincia**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

Nella tabella 25 sono riepilogati gli erogati relativi al gasolio suddivisi sia per provincia che per tipologia di impianto.

In Umbria vengono erogati quasi 400 milioni di litri di gasolio, dei quali il 70,2% nella provincia di Perugia ed il restante 29,8% nella provincia di Terni. Mettendo a confronto le due province, vi sono delle leggere differenze sugli erogati medi. Per la provincia di Perugia gli erogati medi relativi a tutte e tre le tipologie di distributore sono costantemente inferiori a quelli della provincia di Terni. Nella provincia di Perugia, rispetto alla media, vi è maggior presenza di chioschi o punti isolati e di stazioni di rifornimento e questo potrebbe determinarne un erogato medio inferiore rispetto a quello della provincia di Terni.

Dando uno sguardo agli erogati medi sia per tipologia di impianto che per zona di ubicazione possiamo riscontrare che gli erogati medi sono costantemente più elevati nelle stazioni di servizio per ciascuna zona e, contestualmente, aumentano man mano che ci si sposta dal centro storico verso le zone più periferiche.

**Tab. 25 - Ricostruzione degli erogati di gasolio per tipologia di impianto e provincia**

Prov.	Tipologia	Erogato medio (migl. di litri)	Impianti	% rel. impianti	Erogato compl. (mil. di litri)	% del totale
PG	Chiosco	445,1	83	24,9	36,9	13,3
	Staz. rifornimento	591,3	96	28,8	56,8	20,4
	Stazione servizio	1.201,3	154	46,2	185,0	66,4
	<b>Totale</b>	<b>837,0</b>	<b>333</b>	<b>73,7</b>	<b>278,7</b>	<b>70,2</b>
TR	Chiosco	547,5	26	21,8	14,2	12,0
	Staz. rifornimento	690,1	27	22,7	18,6	15,7
	Stazione servizio	1.296,7	66	55,5	85,6	72,3
	<b>Totale</b>	<b>995,4</b>	<b>119</b>	<b>26,3</b>	<b>118,4</b>	<b>29,8</b>
<b>Totale</b>	Chiosco	<b>469,5</b>	<b>109</b>	<b>24,1</b>	<b>51,2</b>	<b>12,9</b>
	Staz. rifornimento	<b>613,0</b>	<b>123</b>	<b>27,2</b>	<b>75,4</b>	<b>19,0</b>
	Stazione servizio	<b>1.229,9</b>	<b>220</b>	<b>48,7</b>	<b>270,6</b>	<b>68,1</b>
	<b>Totale</b>	<b>878,7</b>	<b>452</b>	<b>100,0</b>	<b>397,2</b>	<b>100,0</b>

Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

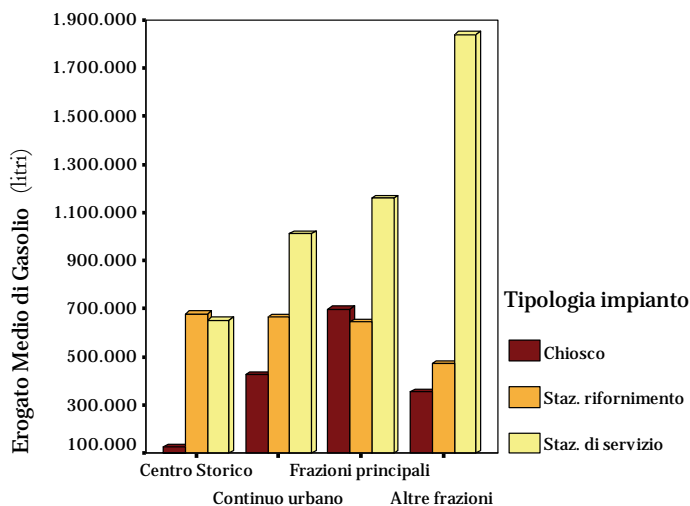
Alla stessa stregua i chioschi o punti isolati presentano degli erogati medi sempre inferiori alle altre due tipologie di impianti, ad esclusione delle frazioni principali dove gli erogati medi più bassi sono relativi alle stazioni di rifornimento. Sempre per le stazioni di rifornimento possiamo notare che gli erogati medi sono pressoché simili tra le varie zone, ad esclusione dell'ultima, ovvero le frazioni minori, dove sono leggermente più bassi (graf. 26).

Contemporaneamente se guardiamo gli erogati complessivi (graf. 27) possiamo vedere come ci siano delle notevoli differenze di consistenza di erogato sia per zona di ubicazione che per tipologia di impianto.

Nella zona del centro storico si hanno degli erogati complessivi molto bassi (circa 4,9 milioni di litri), di questi: oltre la metà, ovvero 2,7 milioni sono erogati dalle stazioni di rifornimento; 1,3 milioni di litri sono erogati dalle stazioni di servizio e la restante parte, comunque inferiore ad un milione di litri, è erogata dai chioschi.

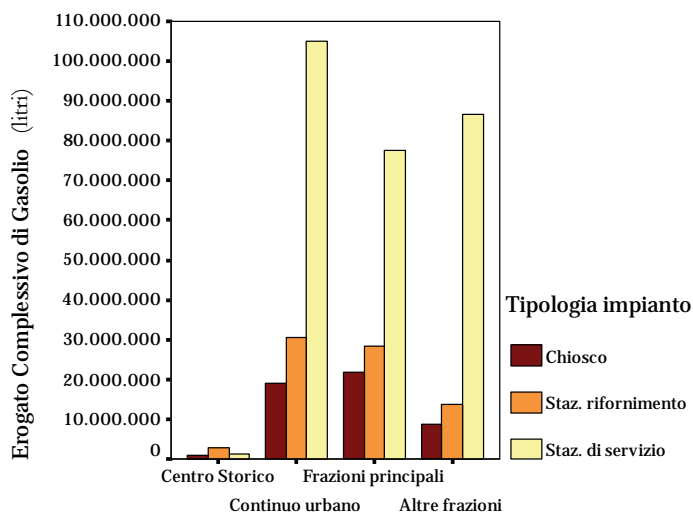
Nelle altre tre zone possiamo constatare che la maggior parte del gasolio viene erogato dalle stazioni di servizio; l'erogato per i chioschi e per le stazioni di rifornimento è, in tutte le zone, molto simile con una leggera prevalenza delle stazioni di rifornimento.

**Graf. 26 - Erogati medi di gasolio per tipologia di impianto e zona di ubicazione**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

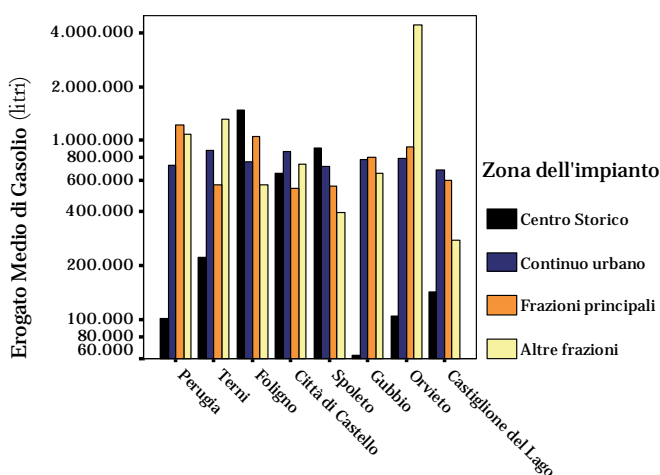
**Graf. 27 - Erogati complessivi di gasolio per tipologia di impianto e zona di ubicazione**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

Se guardiamo le aree un po' più nel dettaglio (graf. 28)<sup>20</sup> possiamo vedere che gli erogati medi sono abbastanza diversificati sia per area sia per zone. All'interno di ciascuna area possiamo notare come variano, anche sensibilmente, gli erogati medi a differenza dell'ubicazione dell'impianto. In quasi tutte le aree gli erogati medi sono più bassi sia nei centri storici che nelle altre frazioni minori o territori rurali e montani. Costituiscono delle eccezioni, anche molto evidenti, l'area di Foligno e di Spoleto dove vi è l'erogato medio più elevato nei centri storici; l'area di Orvieto dove è invece altissimo l'erogato nelle frazioni minori (ma quest'ultimo potrebbe essere spiegato da impianti posti nella rete autostradale) e l'area di Gubbio dove è bassissimo l'erogato medio nei centri storici. Per le altre aree: a Perugia prevalgono gli erogati medi delle frazioni principali; a Terni quelle delle altre frazioni; a Città di Castello e a Castiglione del Lago gli erogati dei distributori posti sul continuo urbano.

**Graf. 28 - Erogati medi di gasolio per area**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

### *Gli altri carburanti*

La maggior parte degli impianti, come del resto abbiamo già visto, erogano benzine e gasolio, meno diffusi sono il gpl e soprattutto il metano.

<sup>20</sup> Per l'asse delle ordinate, al fine di avere una migliore rappresentazione dei dati, si è utilizzata una scala logaritmica quindi l'altezza delle barre non è proporzionale. Si raccomanda quindi, per la lettura corretta del grafico e dei dati che rappresenta, di fare attenzione al valore riportato nell'asse.

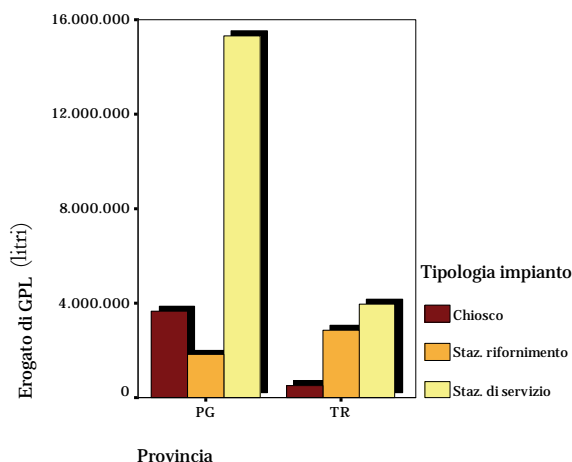
Vediamo dapprima quale è la consistenza degli impianti e come e se è cambiata dall'ultima rilevazione del 2006.

**Tab. 26 - Distributori di GPL e metano per provincia**

Distributori	Provincia di Perugia		Provincia di Terni		Regione	
	2006	2008	2006	2008	2006	2008
Erogano GPL	57	58	19	19	76	77
Erogano metano	16	17	4	5	20	22

Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR, 2009.

**Graf. 29 - Erogato complessivo di GPL per provincia e tipologia di impianto**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

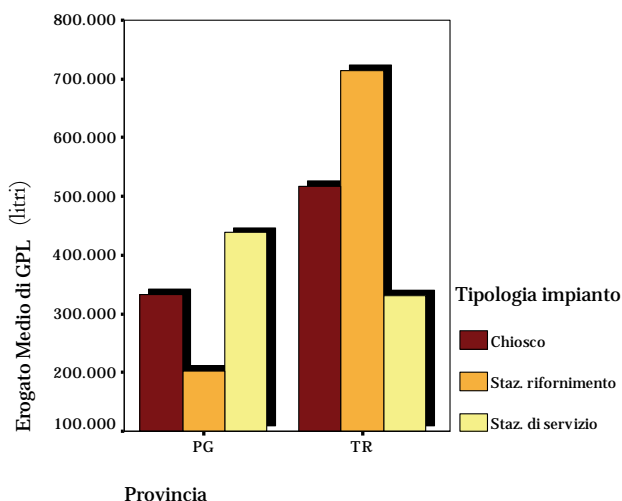
Per quanto riguarda i distributori che erogano GPL, dal 2006 al 2008 abbiamo un solo distributore in più, ubicato in provincia di Perugia. Per il metano, invece, si è avuto l'incremento di due distributori, uno per provincia. Sempre per quanto riguarda il GPL, i distributori che risultano attivi sono 74 sul complessivo dei 77. Rispetto ai 74 distributori abbiamo potuto riagganciare, dai dati provenienti dall'Agenzia delle Dogane, 72 impianti. Questi erogano complessivamente oltre 28 milioni di litri di gpl, con un erogato medio di circa 390.000 litri ad impianto. Rispetto al 2006 abbiamo quindi un aumento degli erogati di oltre il 12%.

Relativamente agli erogati complessivi, possiamo verificare, dal grafico 29, che tra le due province vi sono delle differenze tra le tipologie di impianti. In provincia di Perugia oltre 15 milioni di litri di GPL vengono erogati dalle



stazioni di servizio, vengono poi i chioschi e punti isolati con poco più di 3,5 milioni di litri ed infine le stazioni di rifornimento che erogano meno di 2 milioni di litri. Per quanto riguarda, invece, la provincia di Terni sono sempre le stazioni di servizio che erogano la maggior parte del GPL in provincia, anche se non arrivano a 4 milioni di litri di erogato; vengono poi le stazioni di rifornimento, con meno di 3 milioni di litri ed infine i chioschi e punti isolati con circa mezzo milione di litri di erogato.

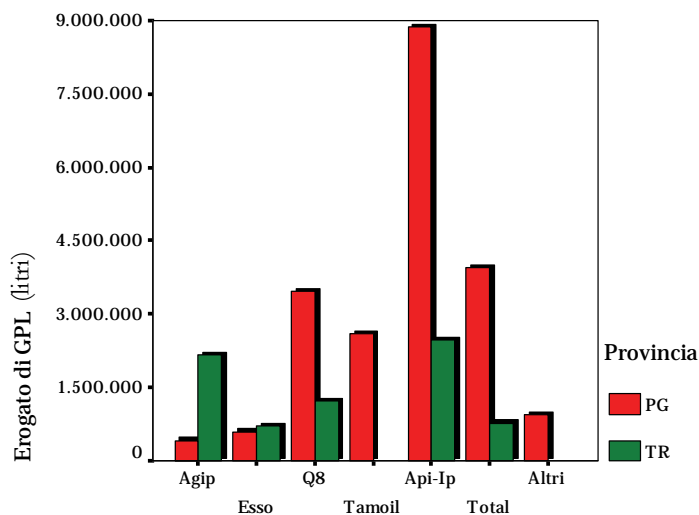
**Graf. 30 - Erogato medio di GPL per provincia e tipologia di impianto**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

Per quanto riguarda, invece, gli erogati medi per tipologia di impianto, anche in questo caso, dal grafico 30, possiamo verificare che ci sono delle sostanziali differenze tra le due province. Gli erogati medi più elevati sono ad appannaggio delle stazioni di rifornimento della provincia di Terni, seguite dai chioschi sempre in provincia di Terni. Troviamo poi gli erogati medi delle stazioni di servizio della provincia di Perugia, seguite dai chioschi sempre della stessa provincia. Nelle ultime due posizioni, in termini di erogato medio ad impianto, abbiamo le stazioni di servizio della provincia di Terni e le stazioni di rifornimento della provincia di Perugia. Dando uno sguardo alle compagnie di bandiera (grafico 31), possiamo constatare che in provincia di Perugia, gran parte dell'erogato proviene da distributori Api-Ip, poi i distributori di Total e Q8 seguiti da Tamoil.

**Graf. 31 - Erogato complessivo di GPL per compagnia di bandiera e provincia**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

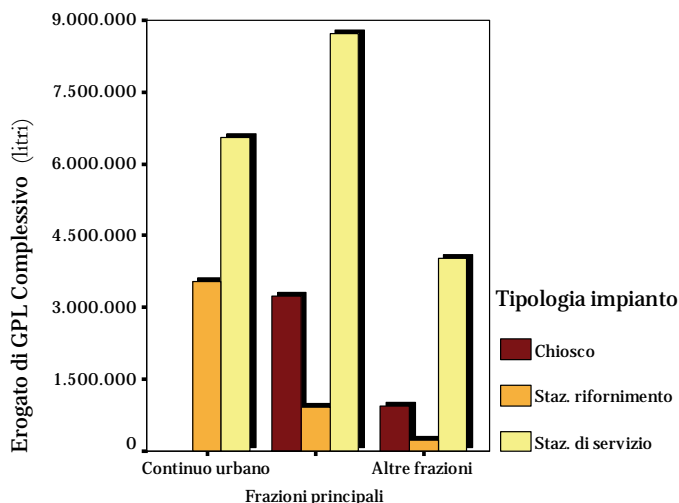
Gli erogati più bassi, in provincia di Perugia, sono per i distributori di Agip. Situazione sostanzialmente molto diversa in provincia di Terni, dove la compagnia che distribuisce la maggior quantità di GPL è sempre Api-Ip, seguito a ruota, dal gruppo Agip. Vengono poi Q8, Total ed Esso; del tutto assenti Tamoil e le pompe bianche.

Nel grafico 32, riportiamo gli erogati complessivi per tipologia di impianto e zona di ubicazione. Per prima cosa possiamo subito notare che non vi sono distributori di GPL nelle zone di centro storico e che nel continuo urbano sono presenti, come tipologia di distributori, solo le stazioni di servizio o di rifornimento. Nelle frazioni principali ed in quelle minori sono invece presenti tutte e tre le tipologie di impianti. Nelle tre ripartizioni di zona (continuo urbano, frazioni principali, altre frazioni) sono le stazioni di servizio ad erogare le maggiori quantità, arrivando quasi a 9 milioni di litri nelle frazioni principali. Sia nelle frazioni principali che nelle altre frazioni, sono al secondo posto, in termini di erogato complessivo, i chioschi; mentre erogano meno di tutti le stazioni di rifornimento. Unica eccezione, come detto, è costituita dalle stazioni di rifornimento nel continuo urbano, dove non sono presenti chioschi.

Per quanto riguarda il metano non siamo in grado di fornire informazioni

sugli erogati in quanto questi non vengono gestiti dall’Agenzia delle Dogane e quindi è un dato non disponibile.

**Graf. 32 - Erogato complessivo di GPL per tipologia e zona dell’impianto**

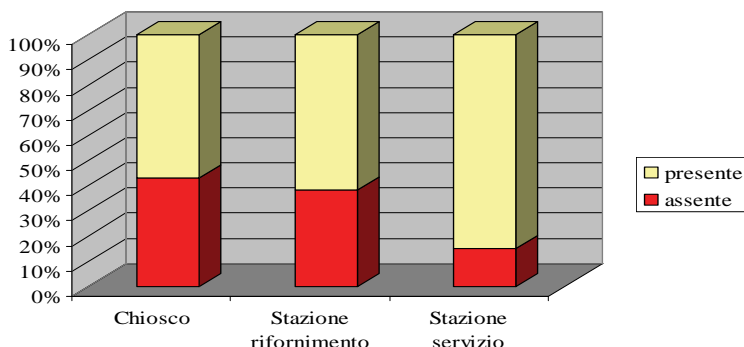


Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR e Agenzia delle Dogane, 2009.

## Il grado di automazione

Passiamo ora al cosiddetto “grado di automazione” della rete di distributori di carburanti presenti in Umbria, andando a verificare la presenza di modalità pre e post pagamento e quindi l’utilizzo di attrezzature automatiche di pagamento che riducono, in qualche misura, l’utilizzo di personale. I sistemi pre-pagamento, ossia il vero self-service che prevede il pagamento presso la cassa automatica prima del rifornimento e dell’erogazione del carburante che deve essere fatta autonomamente dall’utente, non prevede quindi l’intervento del personale gestore dell’impianto. Tale modalità è generalmente attiva nelle ore di chiusura dell’impianto o durante l’apertura dell’impianto in pompe specifiche non assistite e per le quali si riconosce al cliente un prezzo più vantaggioso rispetto alle pompe servite. I sistemi post-pagamento consistono, invece, nell’erogazione del carburante e nel rifornimento che viene effettuato sempre dall’utente ed il successivo pagamento alla cassa ordinaria dell’impianto.

**Graf. 33 - Sistemi di pagamento pre-pay per tipologia di impianto**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR, 2009.

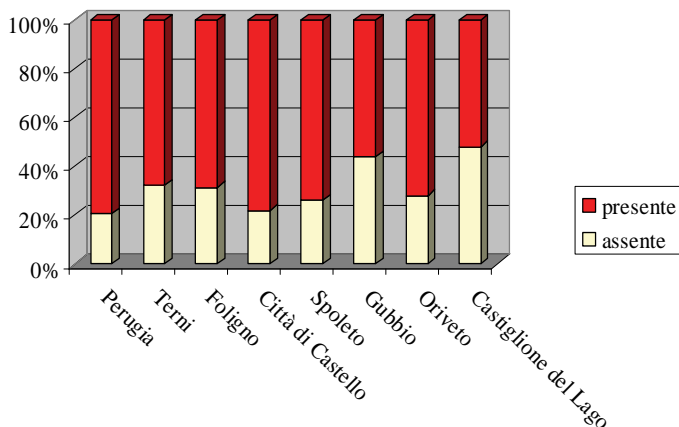
In provincia di Perugia i distributori con sistemi self-service prepagamento sono pari al 72,9% degli impianti ed in provincia di Terni sono pari al 68,2%, quindi leggermente aumentati rispetto alla rilevazione del 2006. La presenza di sistemi self-service pre-pay appare la seguente: come ci saremmo aspettati è maggiormente diffusa nelle stazioni di servizio (85%), mentre risulta al di sotto della media sia per le stazioni di rifornimento (61,8%), sia per i chioschi e/o punti isolati dove tali sistemi sono presenti in poco più della metà degli impianti (56,8%).

Diversa è anche la presenza a seconda delle aree geografiche. Dal grafico 34 si evincono tali differenze.

La presenza di sistemi di pagamento *pre-pay* è abbastanza diffusa in tutte le zone, con delle percentuali che oscillano tra il 68% di Terni e l'80% di Perugia. Solo le aree di Gubbio e di Castiglione del Lago hanno delle percentuali di presenza di sistemi di pagamento pre-pay di poco superiori alla metà (rispettivamente 52% Castiglione del Lago e 56% Gubbio).

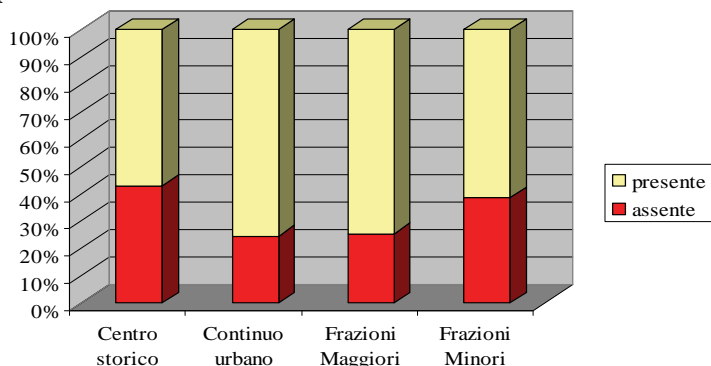
Pur non essendoci una significatività statistica rispetto alla zona di ubicazione, si evidenzia comunque come i sistemi di pagamento pre-pay siano maggiormente diffusi nelle zone del continuo urbano e nelle frazioni maggiori e, quindi, meno diffusi negli impianti dei centri storici ed in quelli delle frazioni minori o zone rurali e montane (ma questo potrebbe essere maggiormente legato alla tipologia di impianto presente in queste zone piuttosto che semplicemente alla zona) (graf. 35).

**Graf. 34 - Sistemi di pagamento pre-pay per area geografica**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR, 2009.

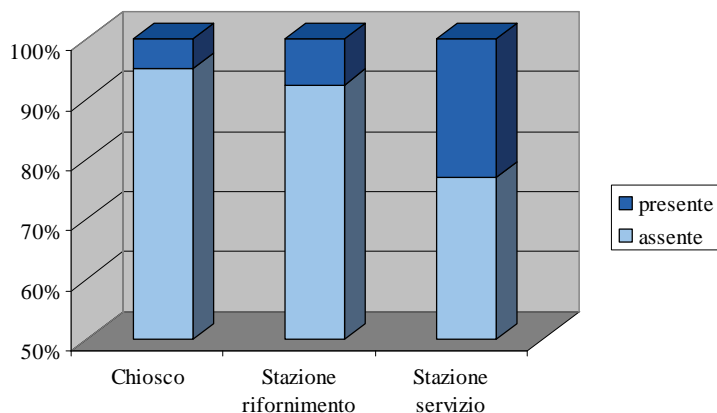
**Graf. 35 - Sistemi di pagamento pre-pay per zona di ubicazione dell'impianto**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR, 2009.

I sistemi di pagamento post-pay risultano invece molto meno diffusi e coprono il 18% degli impianti della provincia di Perugia e poco meno del 4% per quella di Terni. Anche in questo caso vi è una relazione con la tipologia di impianto, infatti mentre nei chioschi e punti isolati, questi sistemi di pagamento sono presenti solo nel 4,8% degli impianti, la quota di presenza sale al 7,6% per le stazioni di rifornimento ed arriva fino ad un massimo del 23,1% per le stazioni di servizio (graf. 36).

**Graf. 36 - Sistemi di pagamento post-pay per tipologia di impianto**



Fonte: nostre elaborazioni su dati AUR.

Possiamo quindi dire che la diffusione dei sistemi di pagamento post-pay è anche legata alla dimensione dell'impianto e quindi alla sua tipologia. Anche per i sistemi post-pay non vi è una significatività statistica se li consideriamo in relazione alle zone di ubicazione ed anche in questo caso risultano meno diffusi nei centri storici e nelle frazioni minori.

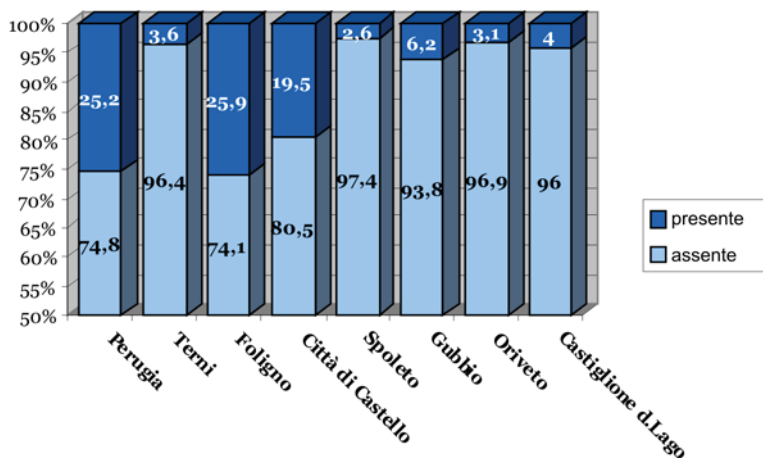
Mentre per i sistemi di pagamento pre-pay non vi era una relazione significativa con l'area geografica di appartenenza, diverse sono invece le cose per i sistemi post-pay.

Per quanto riguarda l'area geografica, sembrerebbe che vi sia una relazione, infatti, in alcune parti tale sistema di pagamento è più diffuso rispetto ad altre (pur rimanendo nel complesso, come detto, poco utilizzato) (graf. 37).

Nelle aree di Perugia, Foligno e Città di Castello, il self-service post-pay sembra decisamente più diffuso rispetto ad altre aree, come ad esempio quella di Spoleto dove è pari solamente al 2,6%.

Anche nella zona di Terni e Orvieto è decisamente poco diffuso tale metodo di pagamento, visto che è pari rispettivamente al 3,6% e al 3,1%.

**Graf. 37 - Sistemi di pagamento post-pay per area geografica**



Fonte: ns. elaborazioni su dati AUR, 2009.

### **Nuove domande e D.L. 112/08**

In questa rilevazione, abbiamo chiesto ai comuni, se vi fossero delle richieste di nuove aperture che sono pervenute dopo il 25/06/2008 e quindi rientranti nel D.L. 112/08.

Complessivamente sono state presentate 10 domande da 8 comuni diversi: Campello sul Clitunno, Castiglione del Lago, Corciano, Gualdo Tadino, Montone, Narni, Panicale, Spoleto.

Delle 10 domande 8 risultano, alla data della rilevazione, in fase di istruttoria, una in attesa di concessione edilizia, ed una accolta. Di tutte le domande solo una riguarda l'aggiunta di un nuovo prodotto, mentre le altre sono relative a nuove aperture. Inoltre, 6 delle 10 domande sarebbero risultate accoglibili anche prima del nuovo decreto 112/08, mentre le altre 4 non sarebbero state accolte per il mancato rispetto delle distanze minime; per un impianto su aggiunge anche il mancato rispetto delle superfici minime.

## APPENDICE METODOLOGICA

### *A. La rilevazione presso i Comuni*

La rilevazione della rete distributiva di carburanti è stata condotta attraverso i Comuni, acquisendo tutti quei dati che non richiedessero un sopralluogo presso l'impianto. Tale metodologia è stata ripresa sulla scorta della precedente esperienza condotta dalla Regione dell'Umbria nel 2006. Sulla scorta della ricostruzione già effettuata nel 2006 si è provveduto, anche per questa rilevazione, ad inviare ai Comuni un file in excel precompilato con i dati degli impianti risultanti dagli archivi regionali. Spettava quindi ai Comuni verificarne la completezza e la correttezza, apportare le eventuali correzioni, e rispedire il file. Sulla scia della metodologia utilizzata nella scorsa rilevazione, si è deciso, in accordo con il committente, di ripercorrerla apportando comunque alcune modifiche.

A ciascun Comune è stato dunque inviato un file, in formato excel, contenente le informazioni raccolte nell'anno precedente da aggiornare, corredato da una guida alla verifica ed alla compilazione in formato word (cfr. *Allegato 1*). Detti file sono stati inviati per posta elettronica dall'Aur ai singoli referenti comunali e sono stati opportunamente rispediti dagli stessi dopo aver effettuato un lavoro di revisione ed eventuale modifica/aggiornamento.

Il completamento dell'acquisizione dei dati è stato ultimato, anche grazie ad una costante azione di sollecito ed assistenza telefonica, nella prima metà del mese di giugno 2009. Il data base così acquisito si riferisce alla situazione degli impianti alla data del 31 dicembre 2008.

### *B. La rilevazione presso l'Agenzia delle Dogane*

Parallelamente alla rilevazione presso i Comuni, è stata effettuata una complementare raccolta di informazioni presso l'Agenzia delle Dogane concernente i dati relativi agli erogati. Sulla scorta dell'esperienza della passata rilevazione è stato ritenuto di importanza strategica raccogliere di nuovo gli erogati presso l'Agenzia delle Dogane. Poiché il formato dei dati messi a disposizione dalle due Agenzie era stampabile ma non elaborabile (file pdf), è stato necessario effettuare un oneroso lavoro di riallineamento di tali dati con quelli di fonte comunale. In base alla passata esperienza, in questa rilevazione, si è chiesto ai comuni di indicare il codice ditta UTF (identificativo univoco attribuito dall'Agenzia delle Dogane). Lo sforzo che era stato fatto nella precedente edizione è stato utilizzato per suggerire ai comuni i codici ditta già attribuiti, al fine di verificarli ed apportare eventuali variazioni. Ciò ci ha anche permesso di ridurre le informazioni da richiedere all'Agenzia delle Dogane, e quindi i file successivamente da rielaborare e riagganciare. In questa edizione non sono stati richiesti i file contenenti i numeri di registro UTF, poiché variabili ogni anno e non utili al fine della ricostruzione degli erogati. Quindi, i dati forniti dall'Agenzia delle Dogane erano ripartiti su quattro file contenenti l'anagrafica di tutti i distributori, gli erogati di benzina, gli erogati di gasolio, gli erogati di gpl. Il filo conduttore di questi 4 file, ovvero l'unico dato in comune, è costituito, come detto, dal codice ditta UTF. Gli archivi di fonte Agenzia delle Dogane, una volta trasformati in files di testo, sono stati importati su fogli excel e quindi organizzati in un unico file. Ciò per poter utilizzare l'unico campo univoco (il codice ditta) al fine di attribuire alle schede anagrafiche degli impianti i relativi erogati. Tale operazione è stata comunque resa problematica dalla frequente "doppia presenza" del codice ditta - relativa alla gestione dell'impianto e alla titolarità - nel file dei dati anagrafici, e relativamente ai casi in cui uno stesso soggetto possiede o gestisce più di un impianto. Utilizzando i codici attribuiti nella scorsa rilevazione e chiedendoli direttamente ai comuni, in questa rilevazione solo pochi impianti non sono stati agganciati (e anche da considerare che alcuni impianti non hanno riconsegnato i registri e quindi l'Agenzia delle Dogane non ha registrato gli erogati).



## ALLEGATI

### ALLEGATO 1 - ISTRUZIONI PER LA RILEVAZIONE

#### IMPIANTI DI DISTRIBUZIONE DI CARBURANTI PER AUTOTRAZIONE

*Rilevazione regionale al 31/12/2008*

Istruzioni per la compilazione del file in Excel

La presente rilevazione relativa agli impianti di distribuzione di carburanti per autotrazione costituisce un aggiornamento del monitoraggio messo in atto dalla Regione Umbria ormai da qualche anno ed in particolare dell'ultima indagine riferita al 31/12/2006. La principale novità dell'indagine di quest'anno è rappresentata dal fatto che accanto all'aggiornamento della rilevazione sugli impianti di carburanti esistenti alla data del 31/12/2008, i Comuni dovranno indicare anche alcuni dati relativi alle domande pervenute al Comune dopo il DL 112/2008.

Si precisa che la presente rilevazione è volta ad acquisire in *tempi brevi* i soli principali dati degli impianti di distribuzione di carburanti che, di norma, NON richiedono sopralluogo diretto presso gli impianti.

#### 1 - ARTICOLAZIONE DELLA RILEVAZIONE

La rilevazione si articola nel seguente modo:

- invio per **posta elettronica** a ciascun Comune, da parte dell'Agenzia Umbria Ricerche (AUR), di un file in formato excel per Windows con all'interno due fogli: il primo foglio "IMPIANTI DI CARBURANTE" contenente i dati relativi agli impianti di distribuzione di carburanti esistenti nel relativo territorio, compilati dagli Uffici comunali competenti ed aggiornati al 31/12/2006; il secondo foglio "DOMANDE PERVENUTE" in cui si richiedono dati sulle richieste pervenute ai comuni nel periodo successivo al DL 112/2008;
- **verifica**, da parte degli Uffici comunali, dell'**esattezza ed eventuale aggiornamento ed integrazione** dei dati contenuti nel foglio "IMPIANTI DI CARBURANTE", sulla base dei registri ed eccezionalmente tramite gli organi di vigilanza o altri uffici comunali e **compilazione** del foglio "DOMANDE PERVENUTE";
- invio, per posta elettronica all'indirizzo [osservatoriocommercio@aur-umbria.it](mailto:osservatoriocommercio@aur-umbria.it) **del file aggiornato e corretto** degli impianti **entro e non oltre il 22/5/2009**, con l'opzione di conferma di lettura, così da essere certi che il file è stato correttamente inviato;
- **invio** all'AUR Agenzia Umbria Ricerche **entro la stessa data di comunicazione cartacea di avvenuto invio del file aggiornato, tramite fax (0755002905) o tramite posta all'indirizzo AUR, via Mario Angeloni 80A 06100 Perugia.**

#### 2 - STRUTTURA DEL FILE DI RILEVAZIONE

**Il file si compone di due fogli:**

- il primo foglio "IMPIANTI DI CARBURANTE" contiene i dati relativi agli impianti di distribuzione di carburanti esistenti nel relativo territorio, compilati dagli Uffici comunali competenti ed aggiornati al 31/12/2006; ogni Comune dovrà verificare i dati esposti ed eventualmente aggiornare i dati modificati, integrare i dati mancanti, aggiungere i dati nuovi;
- il secondo foglio "DOMANDE PERVENUTE" contiene i campi che i comuni devono compilare nel caso abbiano ricevuto domande in merito agli impianti di distribuzione carburante nel periodo successivo al DL 112/2008, ovvero dopo il 25/6/2008;

## FOGLIO “IMPIANTI DI CARBURANTE”

### Come si fanno gli aggiornamenti

Gli aggiornamenti dei dati presenti negli archivi debbono essere effettuati, con riferimento alla situazione esistente **alla data del 31/12/2008**, nel seguente modo:

- Riempire le celle che risultano vuote del foglio elettronico, scrivendo i dati mancanti in carattere **ROSSO**
- Correggere i *dati errati o non più attuali*, scrivendo quelli corretti o nuovi in carattere **ROSSO**
- Quando la modifica o aggiornamento consiste nell'*eliminazione di un dato*, perché errato o superato, senza possibilità di sostituzione con altro corretto, segnalare tale fatto scrivendo solo due parentesi ( ) **IN ROSSO**, in corrispondenza del dato tolto.
- Nel caso di impianti *venuti meno in quel Comune* per cessazione dell'attività o per trasferimento in altro Comune, scrivere “4” **IN ROSSO** sul campo “STATO” - colonna R. Lasciare tutti i dati dell'impianto cessato, possibilmente aggiornandoli al momento della cessazione, così da permettere anche l'elaborazione delle caratteristiche degli impianti che cessano.
- Aggiungere gli eventuali *nuovi impianti* sorti dal **1/1/2007 al 31/12/2008**, o comunque per qualsiasi causa non presenti nell'elenco ricevuto (es. per apertura ex novo o per trasferimento da altro Comune) *in coda* ad esso ovvero in una nuova riga del foglio elettronico, usando anche in questo caso il carattere **ROSSO**.

Ogni modifica apportata all'archivio deve risultare in carattere **ROSSO**.

### I singoli dati da verificare

Per ciascun impianto di distribuzione di carburanti la verifica deve concernere i seguenti dati (le lettere dell'alfabeto si riferiscono alle colonne del foglio elettronico in Excel).

#### A - Nome del Comune

**B - Titolare dell'impianto** - Trattasi della persona fisica o società intestataria della Concessione o, dopo il d.lgs. 32/1998, dell'autorizzazione c.d. petrolifera.

**C - Compagnia** - Indicare la compagnia che rifornisce di carburante, colori o bandiera dell'impianto, possibilmente: AGIP, API-IP, ESSO, Q8, ERG, SHELL, TAMOIL, TOTAL, GDO, ALTRI.

**D - Numero di concessione o di autorizzazione** - Indicare l'**ultimo numero**, in ordine di tempo, del provvedimento di concessione o di autorizzazione “petrolifera” per la messa in funzione dell'impianto *in quel dato sito in cui attualmente si trova*. Quindi in caso di trasferimento indicare gli estremi dell'atto che lo ha consentito. Non indicare invece eventuali autorizzazioni all'aggiunta di prodotti, che un tempo erano chiamati “potenziamenti”, né, tantomeno, comunicazioni di semplice modifica.

**E - Data** - Indicare la data del provvedimento riportato al punto precedente (gg/mm/aaaa);

**F - Gestore** - Indicare Cognome e nome o ragione sociale del Gestore attuale dell'impianto

**G - Codice Ditta del registro UTF** - Indicare il numero del CODICE DITTA (ovvero il codice preceduto dalla sigla della provincia e una stringa alfanumerica) assegnato presso l'Agenzia delle Dogane - UTF (*si invita a fare particolare attenzione ad inserire il codice corretto*).

NOTA: Il nominativo del GESTORE ed il NUMERO del codice ditta assegnato nell'ambito DI REGISTRO UTF sono essenziali per risalire ai quantitativi di erogato dell'impianto e DEBBONO ESSERE FORNITI IN OGNI CASO.

**H - Frazione** - Indicare il nome dell'eventuale frazione o comunque di località in cui si trova l'impianto di distribuzione.

**I - Indirizzo** - Indicare l'indirizzo esatto dell'impianto.

**J - Strada** - Indicare la sigla o abbreviazione, senza puntini (SS, SP ecc.) e il numero della strada.

**K - Chilometro** - Indicare il chilometro progressivo alla cui altezza si trova l'impianto, utilizzando per indicare i metri, dopo il chilometro, il segno + e non la virgola. Ad esempio: 25+300, 12+613, 0+896 ecc. Non 16,268.

**L - Tipo di strada** - Utilizzare le classificazioni dell'art. 2 del vigente Codice della strada, indicando il relativo numero: 1-Autostrada; 2-Extraurbana principale; 3-Extraurbana secondaria; 4-Urbana di scorrimento; 5-Urbana di quartiere; 6-Locale.

**M - Zona** - Non si tratta di indicare la zona connessa alla destinazione urbanistica dell'area, come specificata all'Atto di indirizzo e coordinamento di cui alla deliberazione di Giunta Regionale n. 1505 del 16.10.2003 e che viene usata per le verifiche delle distanze minime indicate all'articolo 2 del regolamento regionale n.12/2003, bensì, più semplicemente, di indicare, così come è stato fatto nel precedente censimento e con l'identica classificazione, se l'impianto si trova in uno dei seguenti ambiti:

1. *Centro storico*, vale a dire le aree classificate come zona A ai sensi del d.m. 02.04.68, n. 1444, siano esse incluse nel capoluogo o in frazioni e nuclei minori;
2. *Continuo urbano cittadino*, che comprende tutto il resto del capoluogo comunale, diverso dal centro storico ed incluso nelle delimitazioni di località, ai sensi del Codice della Strada;
3. *Frazioni costituenti i principali poli di sviluppo del capoluogo*: si intendono le frazioni, o comunque località, che per crescita demografica o economica o altri fattori, rappresentano appendici e poli di sviluppo del capoluogo comunale;
4. *Altre frazioni minori, territorio rurale e montano*.

**N - V.I.R.** - Via di interesse regionale

In attesa che la Regione verifichi l'attuale definizione di vie di interesse regionale, indicare semplicemente con "1", se l'impianto si trova in una di quelle indicate all'art.2 del Regolamento regionale 27 ottobre 2003, n. 12, vale a dire, autostrade e raccordi autostradali, grandi vie di comunicazione (cosiddette superstrade), ulteriori tratte specificamente indicate dalla suddetta norma e, cioè:

- S.S. n. 77 da Foligno al Confine con le Marche;
- Pian d'Assino-Gubbio;
- San Giustino-Innesto E45;
- Ascoli-Galleria Forca Canapine-Norcia-Sant'Anatolia di Narco-Galleria Forca di Cerro-Spoleto, innesto SS 3;
- SS 3 da Foligno a Osteria del Gatto, incluso il nuovo tracciato tra Foligno e Spoleto e la conseguente esclusione del precedente sedime.

**O - Nuova viabilità alternativa** - Nelle sole ipotesi di nuova viabilità da considerarsi alternativa a tratti stradali preesistenti, siano o meno delle vie di interesse regionale, indicare con "1" se l'impianto si trova nel nuovo tracciato;

**P - Tipologia dell'impianto** - Si tratta della consueta classificazione in:

- 1) Chiosco o punto isolato
- 2) Stazione di Rifornimento
- 3) Stazione di Servizio

**Q - Uso** - Indicare il seguente numero di codifica:

- 1) Impianto stradale
- 2) Impianto per natanti
- 3) Impianto per aeromobili

**R - Stato** - Indicare lo stato di attivazione dell'impianto, utilizzando in alternativa uno dei seguenti codici:

- 1) Impianto attivo, cioè funzionante
- 2) Impianto già autorizzato in attesa di prima attivazione
- 3) Impianto con attività sospesa
- 4) Impianto cessato

Per impianto *cessato* si intende quello nei confronti del quale è stata emesso un formale provvedimento di ritiro del titolo (revoca, decadenza, rinuncia ecc.), anche se vi fossero ancora strutture di erogazione. Per converso sono da considerare solo sospesi (codice 3), e non cessati (codice 4), gli impianti:

- pur fisicamente smantellati per i quali non è stato emesso provvedimento di ritiro del titolo;
- il cui atto di revoca, decadenza ecc. è oggetto di contenzioso in corso.

**S - Data eventuale cessazione** - Solo nel caso di impianto cessato (codice 4 della colonna R), indicare la data del provvedimento (gg/mm/aaaa).

**T - Superficie** - Indicare la superficie totale del piazzale dell'impianto, compresa quella occupata da strutture, pensiline, servizi accessori. Indicare il valore in metri quadrati interi.

**U-V-W-X - Benzine - Gasolio - GPL - Metano**: indicare, con "1", la presenza dell'erogazione di vari prodotti. Eventuali prodotti particolari e, in special modo gasolio additivato (blue diesel ecc.) o benzina additivata, debbono essere segnalati nella colonna "Note".

**Y - Self-service prepagamento** - Indicare, utilizzando il codice "1", la presenza presso l'impianto di servizio di self-service vero e proprio, cioè prepagamento;

**Z - Self-service postpagamento** - Indicare, utilizzando il codice "1", la presenza presso l'impianto di servizio di self-service postpagamento

**AA - Incompatibilità** - Indicare la situazione dell'impianto nei confronti della verifica di compatibilità di cui agli articoli 7 ed 8 del Regolamento regionale 27 ottobre 2003, n. 12, utilizzando, in alternativa, uno dei seguenti codici:

- 1) Incompatibilità ancora da verificare
- 2) Procedimento di verifica di compatibilità in corso
- 3) Incompatibilità assoluta riscontrata
- 4) Incompatibilità relativa riscontrata
- 5) Impianto verificato come compatibile, pur in presenza di problemi di varia natura
- 6) Impianto verificato e riscontrato pienamente compatibile

**AB - Vicende** - Utilizzare questo spazio per segnalare la presenza *di una o più* tra le seguenti ipotesi di trasformazione dell'impianto avvenuta tra il 1/1/2007 ed 31/12/2008:

- 1 - Trasferito nell'ambito del Comune, in direzione dell'abitato (accentramento)
- 2 - Trasferito nell'ambito del Comune, in direzione dell'esterno (decentramento)
- 4 - Trasferimento da altro Comune (ingresso). N.B. l'uscita dal Comune va considerata cessazione
- 8 - Modifiche dell'assetto (art. 5, comma 1, lettere b)-j) Regolamento regionale n. 12/2003)
- 16 - Aggiunta di Benzine

- 32 - Aggiunta del prodotto Gasolio
- 64 - Aggiunta del prodotto GPL
- 128 - Aggiunta del prodotto Metano
- 256 - Modifica di titolarità
- 512 - Modifica del gestore

Per segnalare *più vicende intervenute nel periodo di riferimento*, tra quelle sopraindicate, sommare i relativi codici: così un impianto che, tra il 1/1/2007 ed il 31/12/2008, si è trasferito verso il capoluogo aggiungendo contestualmente gasolio avrà codice 32+1=33

**AC - NOTE:** Nella colonna relativa alle note l'Ufficio indicherà i fatti e circostanze che ritiene utile comunicare alla Regione e, in particolare, *si dovrà* segnalare:

- la presenza di contenziosi in corso;
- la presenza di particolari problemi di varia natura;
- la presenza di caratteristiche o situazioni particolari non riconducibili allo schema precedente;
- Perogazione di prodotti innovativi (gasolio o benzina additivata ecc.).

#### **FOGLIO "DOMANDE PERVENUTE"**

Nel foglio si richiedono ai Comuni dati sulle richieste pervenute nel periodo successivo al DL 112/2008, *ovvero dopo il 25/6/2008*.

**SONO STATE PRESENTATE DOMANDE DOPO IL DL 112/2008?** - *Tutti i Comuni* devono indicare se sono pervenute o meno domande *dopo la data del 25/6/2008*

In caso di risposta positiva compilare i campi che seguono:

**A - DATA RICHIESTA** indicare la data in formato gg/mm/aa.

**B - RICHIEDENTE** indicare persona fisica o società che avanza la domanda.

**C - ZONA COMUNALE** indicare, analogamente alla voce M del primo foglio:

1) Centro storico; 2) Continuo urbano cittadino; 3) Frazioni costituenti i principali poli di sviluppo del capoluogo; 4) Altre frazioni minori, territorio rurale e montano.

**D - TIPO DOMANDA** indicare l'oggetto della domanda (apertura, aggiunta GPL, trasferimento, ecc.).

**E - IN FASE DI** indicare la fase in cui si trova la domanda (accolta, istruttoria, ecc.).

**F - ACCOGLIBILE ANCHE PRIMA DEL DL 112/2008** indicare con una X se la domanda era accoglibile anche prima del 25/6/2008 novità introdotte dal DL 112.

**G - NON ACCOGLIBILE PRIMA DEL DL 112/2008 PER I SEGUENTI MOTIVI** indicare i motivi per cui la domanda non era accoglibile (distanze minime, superfici minime, ecc.).

**H - ALTRE COMUNICAZIONI UTILI:** indicare eventuali "interessamenti" non formalizzati, progetti in fase di avvio, ecc.

#### **3 - AVVERTENZE FINALI**

Cercare per quanto possibile di :

- verificare attentamente *anche i dati apparentemente immutati*
- *compilare con cura i campi nuovi*
- curare *l'uniformità del modo di scrittura di dati* (ad esempio, evitare di scrivere una volta sas e un'altra

s.a.s., oppure Via Roma e è poi VIA ROMA o V. Roma oppure una volta AGIP e un'altra AGIP Petroli s.p.a. ecc.);

- evitare possibilmente *spazi vuoti* ingiustificati (Es. Rossi Mario, invece di Rossi Mario).

Per ogni dubbio o richiesta di chiarimento, gli Uffici dell'AUR sono a disposizione per posta elettronica: [osservatoriocommercio@aur-umbria.it](mailto:osservatoriocommercio@aur-umbria.it)

## **ALLEGATO 2 - ZONE SOCIO-ECONOMICHE OMOGENEE**

**Area 1 - Perugia:** Assisi; Bastia Umbra; Bettona; Collazzone; Corciano; Deruta; Fratta Todina; Gualdo Cattaneo; Lisciano Niccone; Magione; Marsciano; Monte Castello di Vibio; Passignano sul Trasimeno; Perugia; San Venanzo; Torgiano; Valfabbrica.

**Area 2 - Terni:** Acquasparta; Alviano; Amelia; Arrone; Attigliano; Avigliano Umbro; Calvi dell'Umbria; Ferentillo; Giove; Guardea; Lugnano in Teverina; Massa Martana; Montecastrilli; Montefranco; Narni; Otricoli; Penna in Teverina; Polino; Sangemini; Stroncone; Terni; Todi.

**Area 3 - Foligno:** Bevagna; Cannara; Foligno; Giano dell'Umbria; Montefalco; Nocera Umbra; Sellano; Spello; Trevi; Valtopina.

**Area 4 - Città di Castello:** Citerna; Città di Castello; Monte Santa Maria Tiberina; Montone; Pietralunga; San Giustino; Umbertide.

**Area 5 - Spoleto:** Campello sul Clitunno; Cascia; Castel Ritaldi; Cerreto di Spoleto; Monteleone di Spoleto; Norcia; Poggiodomo; Preci; Sant'Anatolia di Narco; Scheggino; Spoleto; Vallo di Nera.

**Area 6 - Gubbio:** Costacciaro; Fossato di Vico; Gualdo Tadino; Gubbio; Scheggia e Pascelupo; Sigillo.

**Area 7 - Orvieto:** Allerona; Baschi; Castel Giorgio; Castel Viscardo; Fabro; Ficulle; Montecchio; Montegabbione; Monteleone d'Orvieto; Orvieto; Parrano; Porano.

**Area 8 - Castiglione del Lago:** Castiglione del Lago; Città della Pieve; Paciano; Panicale; Piegaro; Tuoro sul Trasimeno.



Agenzia Umbria Ricerche  
Via Mario Angeloni, 80/A  
Tel. 075.5045805 - Fax 075.5002905  
[www.aur-umbria.it](http://www.aur-umbria.it)