

# Infrastrutture

I numerosi studi che analizzano la relazione tra dotazione di infrastrutture e sviluppo economico di un territorio confermano l'esistenza di un forte legame: produttività, redditi e occupazione sono funzione crescente della dotazione di infrastrutture. Inoltre, le infrastrutture sono, tra le determinanti dello sviluppo regionale, quelle che maggiormente possono essere oggetto di diretto intervento dei decisori di politica economica. Questo elemento fa emergere la necessità di quantificare la dotazione e la funzionalità delle infrastrutture presenti in un territorio.

Gli indicatori presentati in questa sezione sono relativi alle seguenti dimensioni: la rete autostradale (km di rete per 1.000 km<sup>2</sup> di superficie territoriale); la rete ferroviaria (km di rete per 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale); i volumi di traffico merci e passeggeri dei porti marittimi; la potenza prodotta negli impianti di generazione di energia elettrica; la diffusione e l'informa-tizzazione degli sportelli bancari.

▶▶ Nel 2006, la rete autostradale italiana si sviluppa per quasi 22 km ogni mille km<sup>2</sup> di superficie territoriale. Al di sopra della media europea.

▶▶ La rete ferroviaria italiana si sviluppa, nel 2005, per 5,4 km ogni 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale. Sotto il profilo qualitativo, tuttavia, emergono carenze in tema di infrastrutture adeguate al trasporto moderno, di interoperabilità tra le reti e i sistemi, di tecnologie innovative e di affidabilità del servizio. Poco più del 40 per cento dell'infrastruttura ferroviaria è a binario doppio elettrificato.

▶▶ Nel 2005 l'Italia è il secondo paese europeo per trasporto di passeggeri via mare, dopo la Grecia. Se si considera invece il volume complessivo dei container trasportati, l'Italia, con il 10,8 per cento del totale, occupa la quinta posizione, dopo Germania, Spagna, Paesi Bassi e Gran Bretagna. L'hub italiano più importante è quello di Gioia Tauro in Calabria.

▶▶ Nel 2005 l'Italia occupa il terzo posto tra i Paesi europei per produzione di potenza efficiente netta degli impianti di generazione elettrica (85.000 MW), dopo Germania e Francia. La quota prodotta da fonti rinnovabili è di poco superiore al 23 per cento.

▶▶ La diffusione degli ATM permette ai possessori di carte bancomat o carte di credito di compiere, in qualunque momento della giornata, alcune operazioni bancarie (prelievo o versamento di contante, richiesta di informazioni sul conto, bonifici e pagamenti di utenze). Nel 2006, in Italia, si rilevano in media 68 ATM ogni 100.000 abitanti.

## Persistono i divari tra Centro-Nord e Mezzogiorno

### UNO SGUARDO D'INSIEME

La rete autostradale rappresenta un indicatore importante dello sviluppo del settore dei trasporti, con riferimento alla circolazione di grandi volumi di traffico veicolare, di persone e di merci. Indirettamente, è anche un indicatore della pressione che il traffico veicolare genera sull'ambiente.

Nel 2006 la rete autostradale italiana si sviluppa per quasi 22 km ogni 1.000 km<sup>2</sup> di superficie territoriale.

### DEFINIZIONI UTILIZZATE

1 km di rete autostradale per 1.000 km<sup>2</sup> di superficie territoriale sono un indicatore di densità delle infrastrutture autostradali. L'indicatore si ottiene dal rapporto tra l'estensione in km della rete autostradale e la superficie territoriale misurata in km<sup>2</sup>.

### L'ITALIA NEL CONTESTO EUROPEO

Con riferimento ai paesi più antica appartenenza all'Unione europea (Ue15), nel 2003 il valore medio è pari a 15,5 km di autostrade per 1.000 km<sup>2</sup> di superficie territoriale. L'Italia, con un indice pari a 21,5 si colloca al di sopra della media, con un'estensione della rete autostradale per 1.000 km<sup>2</sup> di superficie confrontabile con quella di Austria, Spagna e Portogallo, superiore a quella di Francia e Regno Unito. I valori massimi di densità si registrano nei Paesi Bassi (4 volte il valore medio Ue), in Lussemburgo e Belgio (oltre 50 km di rete per 1.000 km<sup>2</sup>). Gli altri paesi di più antica adesione che si collocano al di sopra del valore medio Ue15 sono la Germania e la Danimarca. Tutti gli altri Stati membri presentano indici inferiori alla media comunitaria, ad eccezione di Slovenia e Cipro.

### L'ITALIA E LE SUE REGIONI

La serie storica dell'indicatore relativo alla densità autostradale per gli anni dal 2001 al 2006 mostra in ciascuna delle ripartizioni territoriali un andamento piuttosto stabile, come è da attendersi per infrastrutture che hanno costi e tempi di realizzazione ingenti.

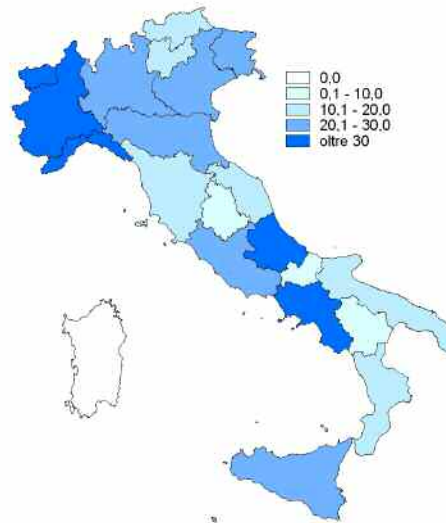
Le aree del Nord-ovest e del Nord-est risultano maggiormente dotate rispetto al Mezzogiorno. Tutte le regioni settentrionali presentano valori superiori alla media nazionale (pari a 21,7), ad eccezione delle province autonome di Trento (11,3) e Bolzano (15,8), dove il dato è influenzato dalle caratteristiche orografiche.

Al Centro tutte le regioni presentano invece indici inferiori alla media nazionale, ad eccezione del Lazio (27,3). L'Umbria, con un valore pari a 7,0, è quella che presenta lo scostamento più alto dal valore medio nazionale.

Il Mezzogiorno ha una dotazione inferiore; le tre regioni che fanno eccezione sono l'Abruzzo (32,7 km per 1.000 km<sup>2</sup>), la Campania (32,5) e la Sicilia (24,6, in incremento rispetto al 2001), mentre quelle con la minore dotazione sono la Basilicata, che presenta il dato più basso rispetto a tutto il territorio nazionale (2,9 per 1.000 km<sup>2</sup>), e il Molise (8,1).

L'estensione della rete autostradale considerata nel suo complesso è pari a 6.554 km e copre la nostra penisola attraversando tutte le regioni ad eccezione della Sardegna, che nel suo territorio non presenta questa tipologia di rete infrastrutturale.

### Rete autostradale per 1.000 km<sup>2</sup> di superficie territoriale per regione – Anno 2006 (in km)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Aiscat

### Fonti

- Istat, Ministero delle Infrastrutture, Anas, Aiscat
- Eurostat, Database New Cronos

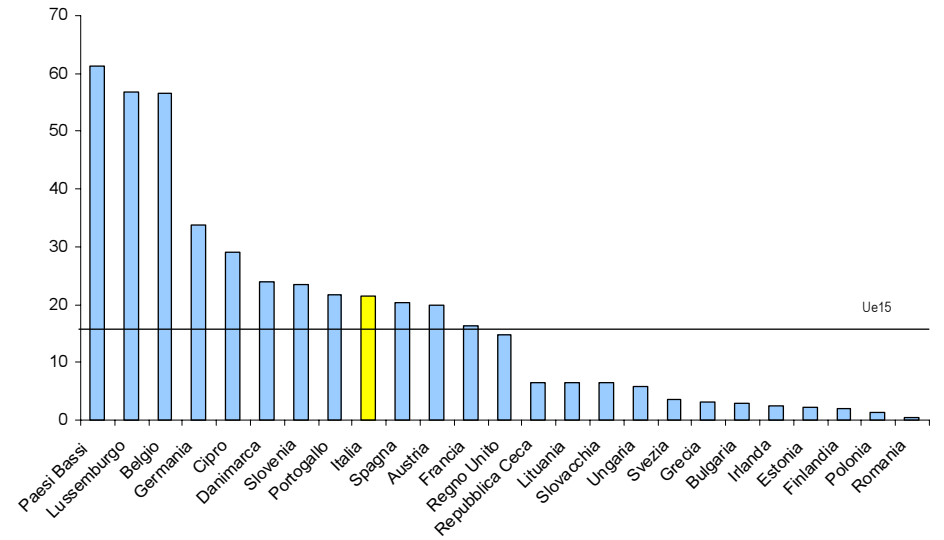
### Altre informazioni

- Ministero dei Trasporti, Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti

### Siti internet

- <http://www.istat.it>
- <http://www.aiscat.it>

### Rete autostradale per 1.000 km<sup>2</sup> di superficie territoriale nei paesi Ue – Anno 2003 (in km) (a)



Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat, New Cronos  
(a) I dati per Lettonia e Malta non sono disponibili.

### Rete autostrade per 1.000 km<sup>2</sup> di superficie territoriale, per regione – Anni 2001-2006 (in km)

REGIONI RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Piemonte	31,8	31,8	31,8	31,8	32,2	32,4
Valle d'Aosta/Valleé d'Aoste	33,7	33,7	33,7	34,9	34,9	33,7
Lombardia	24,2	24,2	24,2	24,1	24,1	24,2
Liguria	69,3	69,2	69,2	69,2	69,2	69,2
Trentino-Alto Adige	13,8	13,8	13,8	13,7	13,7	13,8
<b>Bolzano-Bozen</b>	<b>15,8</b>	<b>15,8</b>	<b>15,8</b>	<b>15,8</b>	<b>15,8</b>	<b>15,8</b>
<b>Trento</b>	<b>11,3</b>	<b>11,3</b>	<b>11,3</b>	<b>11,3</b>	<b>11,3</b>	<b>11,3</b>
Veneto	25,8	25,8	25,8	25,8	25,8	25,8
Friuli-Venezia Giulia	26,7	26,7	26,7	26,7	26,7	27,8
Emilia-Romagna	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7	25,7
Toscana	18,4	18,4	18,4	18,4	18,4	18,4
Umbria	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0	7,0
Marche	17,4	17,4	17,4	17,3	17,3	17,4
Lazio	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3	27,3
Abruzzo	32,6	32,7	32,7	32,7	32,7	32,7
Molise	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1	8,1
Campania	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5	32,5
Puglia	16,2	16,2	16,2	16,2	16,2	16,2
Basilicata	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9	2,9
Calabria	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6	19,6
Sicilia	23,0	23,0	23,0	24,6	24,6	24,6
Sardegna	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Nord-ovest	32,3	32,3	32,3	32,3	32,5	32,5
Nord-est	23,2	23,2	23,2	23,2	23,2	23,4
Centro	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2	19,2
Centro-Nord	24,8	24,8	24,8	24,9	24,9	25,0
Mezzogiorno	16,7	16,7	16,7	17,1	17,1	17,1
<b>Italia</b>	<b>21,5</b>	<b>21,5</b>	<b>21,5</b>	<b>21,7</b>	<b>21,7</b>	<b>21,7</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

## Bassa la dotazione della rete; solo il 40 per cento a binario doppio elettrificato

### UNO SGUARDO D'INSIEME

La Commissione europea nel libro bianco sui trasporti – al capitolo dedicato al trasporto ferroviario, settore strategico dal quale dipende il riequilibrio dei trasporti europei, soprattutto nel comparto merci – pone l'accento su alcuni problemi ad oggi persistenti: la mancanza di infrastrutture adeguate al trasporto moderno; l'assenza di interoperabilità tra reti e sistemi; le scarse ricerche sulle tecnologie innovative; la dubbia affidabilità di un servizio che non risponde alle necessità dei cittadini.

Nel 2005 la rete ferroviaria italiana si sviluppa per 5,4 km ogni 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale, con un valore medio di rete a binario doppio elettrificato pari a circa 2 km per 100 km<sup>2</sup> di superficie.

### DEFINIZIONI UTILIZZATE

La dotazione di rete ferroviaria è misurata mediante il numero di chilometri della rete ferroviaria italiana (RFI) per 100 chilometri quadrati di superficie territoriale; il suo livello di sviluppo tecnologico è misurato mediante la quota parte di rete a binario doppio elettrificato. La rete ferroviaria complessiva si ripartisce in rete a binario semplice elettrificato e non, e rete a binario doppio elettrificato e non.

### L'ITALIA NEL CONTESTO EUROPEO

Nel 2002 l'Italia può contare su 5,3 km di rete ferroviaria ogni 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale. Si colloca quindi, rispetto agli altri paesi europei, in una posizione intermedia. Se si considera lo sviluppo tecnologico della rete, la situazione relativa dell'Italia è migliore (poco meno del 40 per cento della rete complessiva a binario doppio elettrificato). Il nostro Paese si pone in quinta posizione dopo Belgio, Germania, Polonia e Repubblica Ceca per chilometri di rete a binario doppio elettrificato in rapporto alla superficie.

I paesi con una elevata dotazione complessiva della rete ferroviaria sono il Belgio, la Repubblica Ceca (che però può contare solo sul 17,9 per cento di rete a binario doppio elettrificato) e la Germania (tutte con estensione della rete superiore ai 10 km di rete per 100 km<sup>2</sup> di superficie). Tra i paesi dell'Ue15 quelli con dotazione molto scarsa (meno di 3 km ogni 100 km<sup>2</sup> di superficie) sono Irlanda, Svezia, Spagna, Grecia e Finlandia (in queste ultime l'estensione della rete non raggiunge i 2 km per 100 km<sup>2</sup>).

### L'ITALIA E LE SUE REGIONI

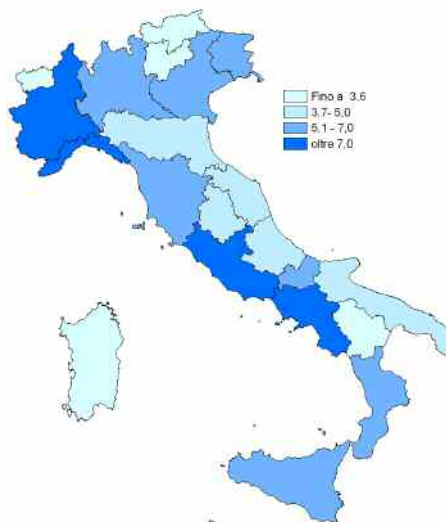
Le regioni che per dotazione di infrastrutture ferroviarie presentano la condizione più disagiata sono la Valle d'Aosta e la Sardegna. La prima può contare su soli 2,5 km di rete ogni 100 km<sup>2</sup> di territorio, tutta a binario semplice non elettrificato. Anche in Sardegna la trazione diesel è quasi totale: la regione ha infatti soli 1,8 km di rete ogni 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale, per il 96,2 per cento a binario semplice non elettrificato. Le province autonome di Bolzano e Trento hanno una bassa do-

tazione dovuta, come in Valle d'Aosta, principalmente alle caratteristiche geofisiche del territorio; tuttavia la provincia di Bolzano registra un elevato sviluppo tecnologico con linea ferroviaria totalmente elettrificata.

Il primato della dotazione spetta alla Liguria (9,2 km per 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale), seguita da Campania, Piemonte e Lazio (tutte con più di 7 km per 100 km<sup>2</sup>); mentre le regioni a maggiore tecnologia sono ancora il Lazio, la Liguria e il Friuli-Venezia Giulia, dove la quota di linea a binario doppio elettrificato è pari rispettivamente al 70,3 per cento, al 64,9 per cento e al 64,1 per cento.

Mediamente il Mezzogiorno vive una situazione di maggiore arretratezza, dovuta principalmente al contributo particolarmente negativo della Sardegna, della Basilicata e della Puglia.

### Chilometri di rete ferroviaria italiana per regione – Anno 2005 (per 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale)



Fonte: Elaborazioni su dati RFI

### Fonti

- Rete Ferroviaria Italiana (RFI)
- Eurostat, Database New Cronos

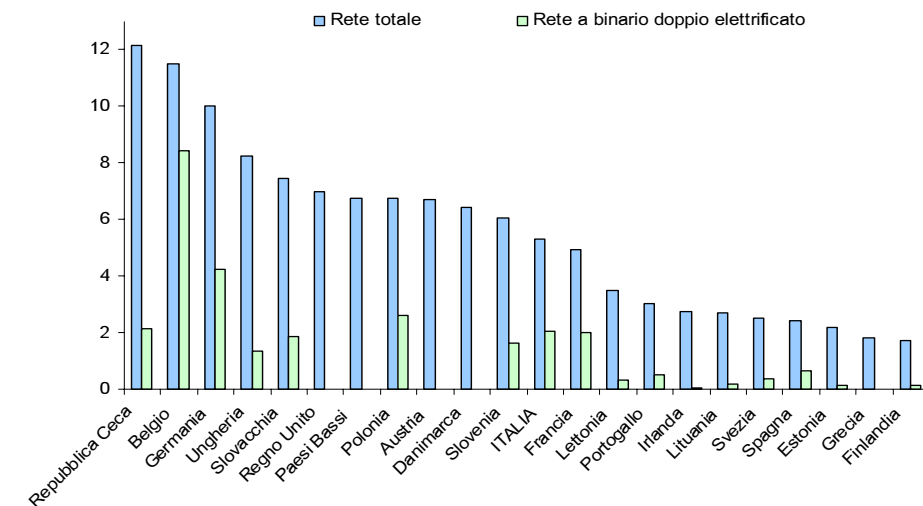
### Altre informazioni

- Pubblicazioni
- Ministero dei Trasporti, Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti

### Siti internet

- <http://www.rfi.it>
- <http://www.europa.eu.int/newcronos/>

### Chilometri di rete ferroviaria totale e a binario doppio elettrificato nei paesi Ue (a) – Anno 2002 (per 100 km<sup>2</sup> di superficie territoriale)



Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat, New Cronos

(a) Il dato dell'Irlanda è relativo all'anno 2001. Per la Danimarca, i Paesi Bassi, l'Austria e il Regno Unito il dato relativo ai chilometri di binario doppio elettrificato non è noto. Per Cipro e Malta i dati non sono noti.

### Rete ferroviaria italiana in esercizio per tipologia e per regione – Anno 2005 (valori percentuali)

REGIONI RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE	Percentuale sul totale della rete				Chilometri per 100 km <sup>2</sup>
	A binario semplice non elettrificato	A binario doppio non elettrificato	A binario semplice elettrificato	A binario doppio elettrificato	
Piemonte	32,2	-	28,9	38,9	7,4
Valle d'Aosta/Valée d'Aoste	100,0	-	-	-	2,5
Lombardia	18,3	-	40,5	41,2	6,6
Liguria	3,1	-	32,0	64,9	9,2
Trentino-Alto Adige	18,5	-	26,5	55,0	2,7
Bolzano/Bozen	-	-	42,9	57,1	3,0
Trento	48,5	-	-	51,5	2,2
Veneto	35,0	-	17,5	47,5	6,3
Friuli-Venezia Giulia	19,2	-	16,7	64,1	5,9
Emilia-Romagna	8,3	-	45,9	45,8	4,8
Toscana	34,1	1,2	13,7	51,0	6,2
Umbria	4,1	-	46,8	49,0	4,4
Marche	37,9	-	12,6	49,5	4,0
Lazio	9,0	-	20,7	70,3	7,2
Abruzzo	37,8	-	38,1	24,1	4,8
Molise	75,7	-	15,8	8,5	6,1
Campania	23,2	-	22,7	54,1	7,7
Puglia	27,4	-	29,0	43,6	4,2
Basilicata	39,9	-	53,3	6,8	3,6
Calabria	45,5	-	24,1	30,5	5,6
Sicilia	41,9	-	45,9	12,2	5,4
Sardegna	96,2	3,8	-	-	1,8
Nord-ovest	24,5	-	33,2	42,3	7,0
Nord-est	21,3	-	28,4	50,3	4,9
Centro	22,2	0,5	19,7	57,6	5,9
Centro-Nord	22,8	0,2	27,4	49,6	5,9
Mezzogiorno	42,1	0,3	30,8	26,8	4,6
<b>Italia</b>	<b>29,6</b>	<b>0,2</b>	<b>28,6</b>	<b>41,6</b>	<b>5,4</b>

Fonte: Elaborazioni su dati RFI

## Italia al secondo posto in Europa per traffico passeggeri via mare

### UNO SGUARDO D'INSIEME

Le infrastrutture portuali assumono sempre maggiore importanza nell'ambito delle nuove politiche europee per il trasporto delle merci. Onde far fronte alle previsioni di crescita del trasporto di merci senza gravare ulteriormente sulla rete stradale, infatti, il trasporto marittimo deve assumere nel futuro un ruolo maggiore. I porti marittimi dovranno diventare le principali interfacce tra le reti di trasporto terrestri e marittime, migliorando i collegamenti intermodali e diventando luoghi di scambio commerciale a forte potenzialità di crescita.

Nel 2005 l'Italia è il secondo Paese europeo per trasporto di passeggeri via mare.

### DEFINIZIONI UTILIZZATE

L'hub è quel porto usato per raggruppare o smistare le merci destinate alla – o provenienti dalla – navigazione oceanica. Si tratta, in generale, del punto per la raccolta e la distribuzione delle merci nel resto del territorio nazionale. L'individuazione dei principali hub avviene considerando la dimensione dei container. Gli indicatori proposti misurano la dimensione media dei container rapportandone la dimensione totale in TEU (*twenty feet equivalent unit*) al numero totale trasportato. Le composizioni percentuali di volume dei container e di passeggeri trasportati sono ottenute rapportando i valori dei principali porti ai rispettivi totali di tutti i porti europei.

Per i confronti tra porti nazionali sono stati considerati i volumi di merci e di merci in container (migliaia di tonnellate) e di passeggeri (migliaia di unità), nonché il movimento delle merci in navigazione di cabotaggio, considerando che si svolgono lungo le coste nazionali.

### L'ITALIA NEL CONTESTO EUROPEO

Nel 2005 l'Italia si colloca soltanto dopo la Grecia per trasporto di passeggeri via mare. Questi due paesi, insieme alla Danimarca, assorbono oltre il 50 per cento del traffico complessivo di passeggeri (22,3 per cento la Grecia; 20,4 per cento l'Italia e 12,4 per cento la Danimarca). Due porti italiani compaiono tra i primi dieci per traffico di passeggeri: Messina e Reggio di Calabria, protagonisti del traffico tra la penisola e la Sicilia, hanno visto transitare nel 2005 quasi 20.000 passeggeri.

Se si considera invece il volume complessivo dei container trasportati, l'Italia, con il 10,8 per cento del totale, occupa la quinta posizione, dopo la Germania (18,4 per cento), la Spagna (15,7 per cento), i Paesi Bassi (14,3 per cento) e la Gran Bretagna (11,8 per cento). L'hub italiano più importante è il porto di Gioia Tauro in Calabria, i cui volumi nel 2005 sono inferiori solo a quelli dei porti di Rotterdam, Amburgo, Antwerp, Brema e Algeiras in Spagna.

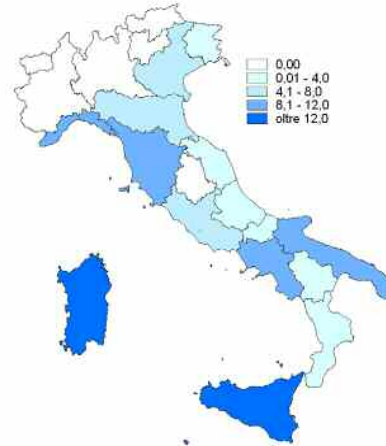
### L'ITALIA E LE SUE REGIONI

Il primo porto italiano per movimento complessivo di merci è quello di Taranto, che nel 2005 ha movimentato 47,9 milioni di tonnellate, pari al 9,4 per cento del traffico italiano. Al secondo

posto si colloca il porto di Trieste (43,4 milioni di tonnellate, pari al 8,5 per cento del totale). A poca distanza il porto di Genova (42,6 milioni di tonnellate).

La regione che ha registrato il maggior movimento di merce in navigazione di cabotaggio è la Sicilia (26 per cento del movimento nazionale), seguita da Sardegna, Liguria e Puglia. Queste quattro regioni assorbono circa il 60 per cento del cabotaggio merci nazionale. Il traffico registrato in Sicilia è dovuto alla presenza dei porti di Augusta, Santa Panagia, Milazzo e Gela, che sono ai primi posti in Italia per traffico di prodotti petroliferi. Il trasporto dei container è concentrato in Calabria e in Liguria. In particolare in Calabria il porto di Gioia Tauro, il cui flusso di merci è rappresentato quasi esclusivamente dal trasporto di container, si è imposto negli ultimi anni come il maggiore hub italiano. Seguono, a notevole distanza, i porti di Genova e di La Spezia. Per quanto riguarda il trasporto di passeggeri all'apice della graduatoria compaiono naturalmente i porti di Messina e Reggio di Calabria, cui seguono Napoli e, a distanza, Capri, Piombino, Olbia e Porto d'Ischia.

### Movimento merci in navigazione di cabotaggio per regione – Anno 2005 (composizione percentuale)



Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Indagine sul trasporto marittimo

### Fonti

- Istat, Indagine sul trasporto marittimo
- Eurostat, Database New Cronos

### Altre informazioni

#### Pubblicazioni

- Ministero dei trasporti, Conto nazionale delle infrastrutture e dei trasporti
- Istat, Statistiche dei trasporti marittimi

#### Siti internet

- [http://www.istat.it/dati/catalogo/20070406\\_00/](http://www.istat.it/dati/catalogo/20070406_00/)
- <http://www.europa.eu.int/newcronos/>

### Graduatoria dei 10 porti d'Europa più grandi secondo la dimensione dei container (a) (TEU) e il traffico dei passeggeri in arrivo e in partenza (migliaia) – Anno 2005

Porto	Paese	Dimensione dei container in TEU	Percentuale
Rotterdam	Paesi Bassi	9.194.590	13,2
Hamburg	Germania	8.084.307	11,6
Antwerp	Belgio	6.220.905	9,0
Bremerhaven	Germania	3.696.067	5,3
Algeiras	Spagna	3.181.821	4,6
Gioia Tauro	Italia	3.123.241	4,5
Felixstowe	Regno Unito	2.758.383	4,0
Valencia	Spagna	2.412.352	3,5
Le Havre	Francia	2.144.290	3,1
Barcelona	Spagna	2.068.780	3,0

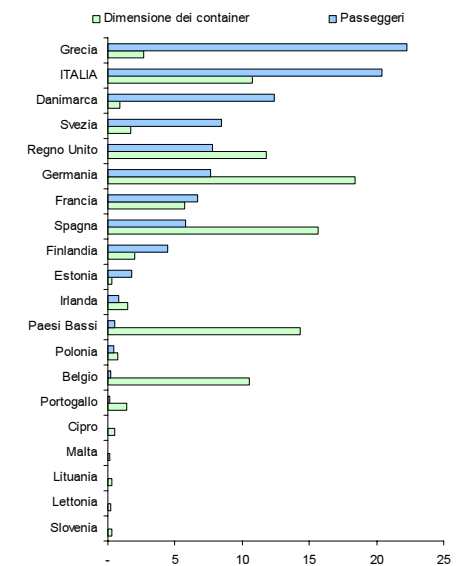
  

Porto	Paese	Passeggeri in migliaia	Percentuale
Dover	Regno Unito	13.501	3,2
Calais	Francia	11.695	2,8
Paloukia Salaminas	Grecia	11.663	2,8
Perama	Grecia	11.663	2,8
Helsingborg	Svezia	11.102	2,7
Piraeus	Grecia	11.076	2,7
Helsingor	Danimarca	11.023	2,7
Messina	Italia	9.802	2,4
Reggio di Calabria	Italia	9.645	2,3
Helsinki	Finlandia	8.854	2,1

Fonte: Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat, New Cronos

(a) La dimensione dei container è data dalla capienza complessiva, indipendentemente dalla merce contenuta in essi.

### Dimensione dei container (a) e passeggeri in arrivo e in partenza nei principali porti dei paesi dell'Ue25 (composizione percentuale) – Anno 2005



Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat, New Cronos

(a) La dimensione dei container è data dalla capienza complessiva, indipendentemente dalla merce contenuta in essi.

### Graduatoria dei principali porti italiani secondo il traffico di merci, di merci in container (migliaia di tonnellate) e di passeggeri (migliaia di unità) – Anno 2005

Porto	Regione	Merchi (migliaia di tonnellate)	Percentuale	Porto	Regione	Merchi in container (migliaia di tonnellate)	Percentuale	Porto	Regione	Passeggeri (migliaia di unità)	Percentuale
Taranto	Puglia	47.869	9,4	Gioia Tauro	Calabria	29.082	38,2	Messina	Sicilia	9.802	12,4
Trieste	Veneto	43.355	8,5	Genova	Liguria	11.657	15,3	Reggio di Calabria	Calabria	9.645	12,2
Genova	Liguria	42.640	8,4	La Spezia	Liguria	7.427	9,8	Napoli	Campania	6.084	7,7
Augusta	Sicilia	33.041	6,5	Taranto	Puglia	5.227	6,9	Capri	Campania	3.860	4,9
Venezia	Veneto	30.547	6,0	Cagliari	Sardegna	5.064	6,7	Piombino	Toscana	3.277	4,2
Gioia Tauro	Calabria	29.634	5,8	Livorno	Toscana	4.818	6,3	Olbia	Sardegna	3.253	4,1
Ravenna	Emilia-Romagna	24.253	4,8	Salerno	Campania	2.096	2,8	Ischia Porto	Campania	3.169	4,0
Livorno	Toscana	24.048	4,7	Trieste	Veneto	1.926	2,5	Portoferraio	Toscana	2.829	3,6
Santa Panagia	Sicilia	23.254	4,6	Venezia	Veneto	1.914	2,5	Genova	Liguria	2.406	3,1
Porto Foxi	Sardegna	22.760	4,5	Savona - Vado	Liguria	1.879	2,5	Livorno	Toscana	2.103	2,7
Milazzo	Sicilia	17.867	3,5	Ravenna	Emilia-Romagna	1.709	2,2	Civitavecchia	Lazio	2.099	2,7
Savona - Vado	Liguria	14.556	2,9	Napoli	Campania	1.544	2,0	Altri porti	Italia	30.226	38,4
La Spezia	Liguria	13.486	2,6	Altri porti	Italia	1.721	2,3				
Napoli	Campania	10.958	2,2	<b>Italia</b>		<b>76.064</b>	<b>100,0</b>				
Brindisi	Puglia	10.210	2,0								
Altri porti		120.468	23,7								
<b>Italia</b>		<b>508.946</b>	<b>100,0</b>								

Fonte: Elaborazioni su dati Istat, Indagine sul trasporto marittimo

## In crescita la potenza degli impianti per la produzione di elettricità

### UNO SGUARDO D'INSIEME

L'Europa necessita di grandi investimenti nelle infrastrutture per la produzione di energia elettrica, sia per soddisfare la crescente domanda sia per sostituire gli impianti obsoleti e non più compatibili con uno sviluppo sostenibile. In particolare, la direttiva europea del 2001 sullo sviluppo delle fonti rinnovabili indica per l'Italia un obiettivo di produzione da queste fonti, al 2010, pari al 25 per cento del consumo totale lordo di energia elettrica. Per poter centrare l'obiettivo il nostro Paese deve puntare a incrementare quanto più possibile la quota parte di energia prodotta da fonti rinnovabili, incrementando la potenza di tutti gli impianti di generazione da queste fonti: idroelettrico, eolico, biomasse e fotovoltaico.

Nel 2006 la potenza efficiente lorda da fonti rinnovabili prodotta negli impianti nazionali è di poco superiore al 23 per cento del totale.

### DEFINIZIONI UTILIZZATE

La potenza efficiente lorda di un impianto di generazione è la massima potenza elettrica realizzabile durante un intervallo di tempo di funzionamento (4 ore) per la produzione esclusiva di potenza attiva, supponendo che tutte le parti dell'impianto siano interamente in efficienza. La potenza efficiente netta è misurata all'uscita dell'impianto, al netto della potenza assorbita dai servizi ausiliari dell'impianto stesso e dalle perdite nei trasformatori di centrale. La potenza efficiente di un'area si ottiene sommando la potenza efficiente di tutti gli impianti di generazione dell'area stessa. L'unità di misura utilizzata è il Mega-Watt (MW).

### L'ITALIA NEL CONTESTO EUROPEO

Nel 2005 l'Italia, con Germania, Francia, Regno Unito e Spagna, è tra i paesi europei con produzione di potenza efficiente netta degli impianti di generazione elettrica più elevata. In particolare gli impianti di generazione della Germania e della Francia hanno rispettivamente una capacità di 123.522 MW e 116.723 MW. L'Italia, in terza posizione, ha una capacità degli impianti notevolmente inferiore, pari a circa 85.000 MW.

Per questi paesi leader solo poco più del 20 per cento della potenza proviene da impianti di generazione da fonti rinnovabili. In Italia la capacità che proviene da tali fonti è pari al 27,3 per cento, grazie soprattutto all'apporto significativo della fonte idrica naturale.

I paesi con una quota percentuale di potenza proveniente da impianti da fonte rinnovabili pari o superiore al 50 per cento sono il Lussemburgo, la Lettonia, l'Austria e la Svezia.

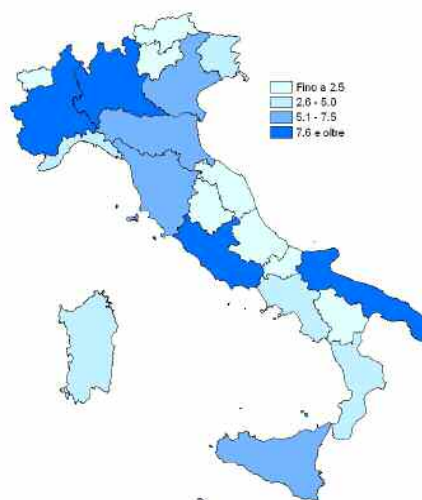
### L'ITALIA E LE SUE REGIONI

L'Italia può contare nel 2006 su una potenza efficiente lorda degli impianti di generazione elettrica di 92.263 MW, in crescita costante. L'incremento relativo rispetto al 2001 è pari al 17,1 per cento.

Con riferimento alla localizzazione geografica degli impianti, al Nord è ubicata poco più della metà (51,6 per cento) della capacità disponibile, al Centro il 17,2 per cento e nel Mezzogiorno il restante 31,2 per cento. La regione con la maggiore potenza degli impianti è la Lombardia che, da sola, garantisce il 19,6 per cento della capacità totale nazionale. Seguono a distanza significativa il Lazio, con 9,4 per cento, la Puglia, con 8,5 per cento e il Piemonte con 7,9 per cento.

Le regioni la cui potenza proviene per una buona parte da fonti rinnovabili sono la Valle d'Aosta e le province autonome di Bolzano e Trento (100 per cento), l'Abruzzo (70,6 per cento) e la Basilicata (46,1 per cento).

### Potenza efficiente lorda degli impianti di generazione elettrica (in MW) per regione - Anno 2006 (composizione percentuale)



Fonte: Elaborazioni su dati Terna Spa

### Fonti

- Terna Spa, Rilevazione sulla Statistica annuale della produzione e del consumo di energia elettrica in Italia
- Eurostat, Database New Cronos

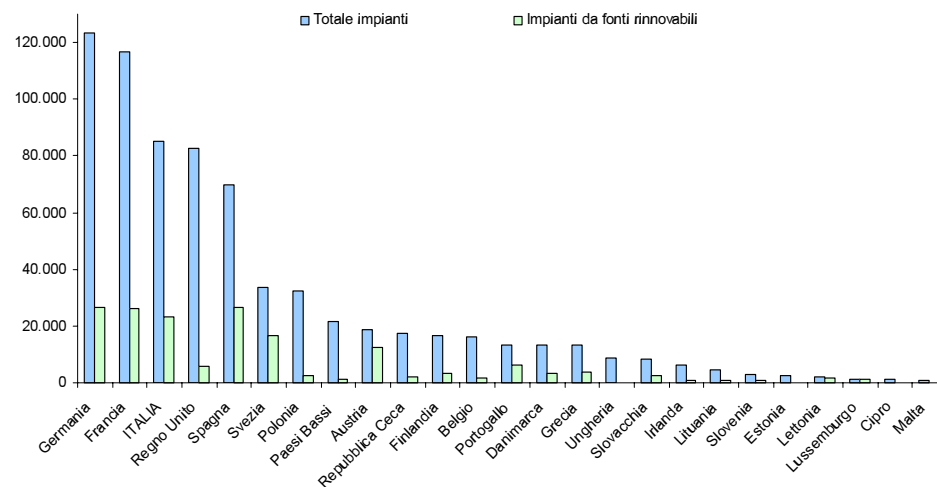
### Altre informazioni

- Terna Spa, Dati statistici sull'energia elettrica in Italia

### Siti internet

- <http://www.terna.it>
- <http://www.autorita.energia.it/elettricit/>
- <http://www.europa.eu.int/newcronos/>

### Potenza efficiente netta degli impianti di generazione elettrica (in MW), secondo il tipo di impianto, nei paesi Ue25 - Anno 2005



Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat, New Cronos

### Potenza efficiente lorda degli impianti di generazione elettrica, totale e da fonti rinnovabili (in MW), per regione - Anni 2001-2006 (valori assoluti e percentuali)

REGIONI RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE	Potenza efficiente lorda						di cui da fonti rinnovabili					
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Piemonte	5.719	5.621	5.641	6.679	7.265	7.265	37,5	39,4	39,5	33,7	33,3	33,5
Valle d'Aosta/Vallee d'Aoste	835	846	847	851	853	859	99,9	99,9	100,0	100,0	100,0	100,0
Lombardia	13.757	13.548	14.322	16.696	17.875	18.080	35,7	36,7	35,5	31,0	29,3	29,1
Liguria	3.706	3.711	3.706	3.112	2.453	2.452	2,1	2,1	2,1	7,6	9,7	3,6
Trentino-Alto Adige	3.109	3.116	3.137	3.163	3.165	3.053	96,3	96,3	95,9	95,8	95,7	100,0
Bolzano-Bozen	1.494	1.501	1.510	1.524	1.526	1.492	96,7	96,7	96,5	96,5	96,2	100,0
Trento	1.615	1.615	1.627	1.639	1.639	1.562	95,9	96,0	95,3	95,2	95,2	100,0
Veneto	6.639	6.637	6.666	6.716	6.724	6.731	17,3	17,3	17,8	17,7	27,3	17,8
Friuli-Venezia Giulia	1.894	1.892	1.897	1.950	1.960	2.755	27,0	24,8	25,0	24,2	24,0	17,2
Emilia-Romagna	4.490	5.156	5.251	5.987	5.938	6.419	8,4	8,1	8,7	8,0	8,2	7,7
Toscana	4.049	4.261	4.261	4.260	4.265	4.933	22,5	25,4	25,4	25,6	25,9	22,5
Umbria	1.068	1.084	1.459	1.386	1.376	1.377	47,7	48,6	36,4	38,4	38,7	38,7
Marche	834	836	834	849	854	863	26,3	26,5	26,8	26,3	26,5	27,2
Lazio	8.588	8.375	8.404	8.288	8.654	8.660	5,2	5,7	6,0	5,7	5,5	5,5
Abruzzo	1.564	1.596	1.595	1.617	1.649	1.646	69,2	69,5	69,5	69,7	70,3	70,6
Molise	610	624	635	629	645	645	20,0	21,9	21,9	21,1	24,0	12,3
Campania	3.067	3.111	3.127	3.016	3.164	3.562	18,5	19,7	20,0	21,1	24,2	21,5
Puglia	5.881	5.890	5.901	6.055	7.260	7.814	4,0	4,1	4,3	5,5	5,1	7,0
Basilicata	414	458	473	497	495	531	41,5	42,9	44,7	42,6	42,7	46,1
Calabria	2.611	2.591	2.662	2.717	3.425	3.416	28,8	29,1	30,9	30,0	24,4	24,5
Sicilia	5.972	6.000	6.167	6.243	6.262	6.322	2,9	3,0	3,6	5,0	7,5	8,3
Sardegna	3.982	3.972	4.005	3.713	4.065	4.063	12,9	13,2	13,8	17,3	20,0	20,0
Nord-ovest	24.018	23.725	24.516	27.337	28.446	28.656	33,2	34,2	33,6	31,1	30,7	30,2
Nord-est	16.132	16.802	16.950	17.816	17.786	18.958	31,2	30,0	30,2	29,0	32,7	27,5
Centro	14.539	14.557	14.958	14.782	15.149	15.832	14,4	15,8	15,6	15,7	15,4	14,8
Centro-Nord	54.689	55.084	56.424	59.936	61.380	63.445	27,6	28,0	27,8	26,7	27,5	25,6
Mezzogiorno	24.099	24.243	24.565	24.488	26.966	28.818	15,0	15,5	16,0	17,2	17,7	17,6
<b>Italia</b>	<b>78.787</b>	<b>79.327</b>	<b>80.989</b>	<b>84.424</b>	<b>88.345</b>	<b>92.263</b>	<b>23,7</b>	<b>24,2</b>	<b>24,3</b>	<b>24,0</b>	<b>24,5</b>	<b>23,1</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Terna Spa

## Diffusione in crescita ma con consistenti differenziali territoriali

### UNO SGUARDO D'INSIEME

Le relazioni tra banca e informatica riflettono un percorso che ha visto crescere il ruolo delle tecnologie dell'informazione e della telecomunicazione.

La banca "elettronica" eroga prodotti e servizi con modalità tradizionali, ma si avvale dell'uso delle tecnologie per avere maggiore efficienza. La diffusione degli ATM (*Automated Teller Machine*) permette ai possessori di carte bancomat o carte di credito di compiere, in qualunque momento della giornata, alcune operazioni (prelievo o versamento di contante, richiesta di informazioni sul conto, bonifici e pagamenti di utenze) che una volta erano possibili solo da sportello.

Nel 2006 in Italia si rilevano in media 68 ATM ogni 100.000 abitanti.

### DEFINIZIONI UTILIZZATE

Il numero di ATM per 100.000 abitanti è un indicatore che illustra la dotazione effettiva di servizi del sistema bancario rispetto agli abitanti. La sua unità di misura, ATM/abitanti, rappresenta la "copertura del servizio informatico" per abitante.

### L'ITALIA NEL CONTESTO EUROPEO

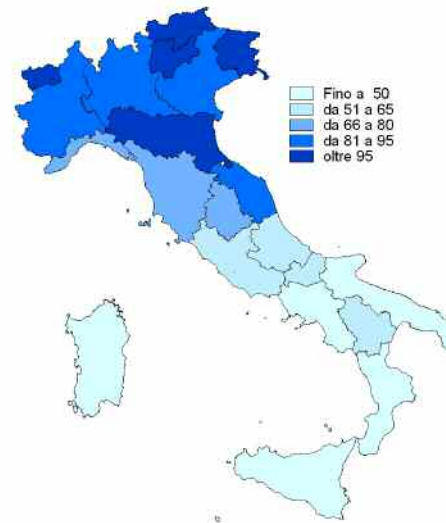
Nel 2005 a livello europeo la dotazione del servizio di ATM per 100.000 abitanti risulta piuttosto disomogenea. La Spagna e il Portogallo, con oltre 120 sportelli per 100.000 abitanti, sono le nazioni che presentano valori dell'indice più elevati, mentre la Polonia (20 sportelli per 100.000 abitanti) registra la più bassa dotazione per questo servizio. Il nostro Paese, con 63,2 sportelli automatici ogni 100.000 abitanti, si pone in una posizione intermedia nella dotazione di tali servizi elettronici, confrontabile con quella della Germania, mentre, tra i paesi Ue15, Francia (41), Austria (37) e Svezia (31) presentano le dotazioni più basse.

### L'ITALIA E LE SUE REGIONI

Nel 2006 in Italia sono disponibili mediamente 68 ATM ogni 100.000 abitanti. La dotazione più elevata si rileva nel Nord-est (97,4 sportelli automatici ogni 100.000 abitanti), mentre il Mezzogiorno risulta piuttosto svantaggiato, con una media più che dimezzata (40,9) rispetto a quella delle regioni del Centro-Nord (82,3). Queste ultime, infatti, presentano tutte valori superiori alla media nazionale, ad eccezione del Lazio (61,4). Si distinguono per la consistente presenza di ATM attivi le province autonome di Trento e di Bolzano (rispettivamente con 158,4 e 121,8 sportelli automatici ogni 100.000 abitanti). In Campania e Calabria si registra invece il numero più basso di ATM disponibili: soltanto 35 ogni 100.000 abitanti.

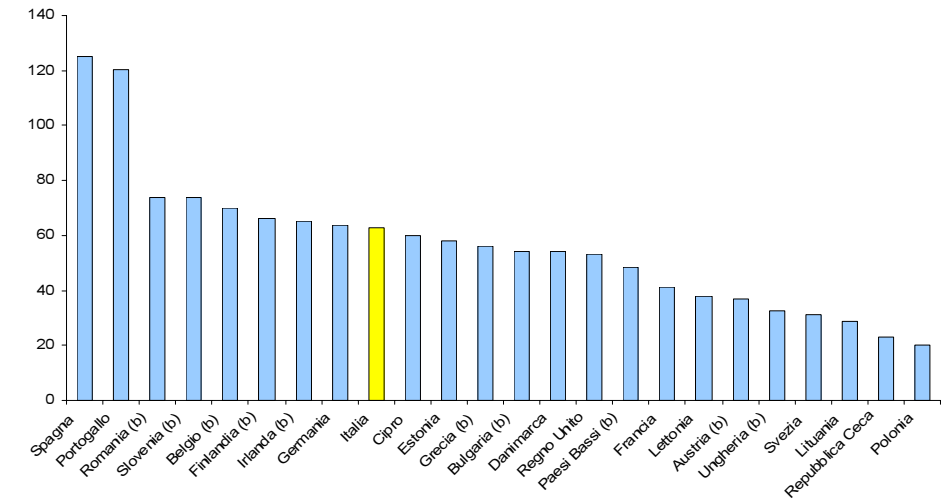
Nel periodo 2001-2006 in l'Italia si registra una crescita media di 7,5 ATM ogni 100.000 abitanti. Gli incrementi più marcati si rilevano nelle regioni centro-settentrionali. Il divario di dotazione tra il Centro-Nord e il Mezzogiorno si va dunque ulteriormente acuendo nel tempo.

ATM attivi per regione – Anno 2006 (per 100.000 abitanti)



Fonte: Elaborazioni su dati Banca d'Italia

ATM attivi nei paesi Ue (a) – Anno 2005 (per 100.000 abitanti)



Fonte: Elaborazioni su dati Eurostat, New Cronos  
(a) Dati non disponibili per Lussemburgo, Malta e Slovacchia.  
(b) Anno 2004.

ATM attivi per regione – Anni 2001-2006 (per 100.000 abitanti)

REGIONI RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE	2001	2002	2003	2004	2005	2006
Piemonte	73,5	74,1	78,9	75,4	75,9	82,0
Valle d'Aosta/Vallée d'Aoste	86,2	107,5	110,6	92,8	92,0	97,7
Lombardia	77,0	84,4	79,1	77,2	74,8	80,9
Liguria	59,5	72,5	62,7	67,5	66,9	70,9
Trentino-Alto Adige	126,2	126,7	128,7	133,7	134,1	140,4
<b>Bolzano-Bozen</b>	118,3	113,4	116,0	124,3	122,9	121,8
<b>Trento</b>	133,9	139,5	141,0	142,7	144,9	158,4
Veneto	78,2	78,5	82,5	78,6	79,1	89,8
Friuli-Venezia Giulia	83,9	86,0	88,3	87,9	87,9	95,2
Emilia-Romagna	86,8	88,5	87,7	88,1	86,3	96,4
Toscana	70,6	72,9	72,7	73,8	77,9	79,5
Umbria	70,9	75,9	76,5	77,4	74,8	78,2
Marche	76,7	77,4	76,8	76,6	81,7	86,7
Lazio	53,4	57,3	57,9	55,8	55,9	58,3
Abruzzo	52,5	57,4	58,7	58,6	59,9	61,4
Molise	49,3	51,7	53,2	47,2	52,0	55,9
Campania	30,7	31,7	31,8	31,2	33,5	35,4
Puglia	39,4	40,7	42,0	47,5	42,3	43,9
Basilicata	43,9	48,6	48,6	35,9	50,0	52,8
Calabria	29,7	31,6	32,4	30,0	32,9	34,6
Sicilia	32,2	36,3	36,5	37,0	38,5	40,4
Sardegna	33,1	35,4	35,7	35,2	37,0	38,2
Nord-ovest	74,2	80,4	77,6	75,8	74,4	80,3
Pubblicazioni	86,3	87,3	89,2	88,1	87,6	97,4
Centro	63,4	66,4	66,6	66,0	67,9	70,3
Centro-Nord	74,5	78,2	77,7	76,5	76,3	82,3
Mezzogiorno	34,9	37,3	37,8	38,1	39,1	40,9
<b>Italia</b>	<b>60,3</b>	<b>63,6</b>	<b>63,4</b>	<b>62,9</b>	<b>63,2</b>	<b>67,7</b>

Fonte: Elaborazioni su dati Banca d'Italia

### Fonti

- Banca d'Italia

### Altre informazioni

#### Pubblicazioni

- Banca d'Italia, Base informativa pubblica on-line

#### Siti internet

- <http://epp.eurostat.ec.europa.eu>
- <http://www.istat.it>
- <http://www.bancaditalia.it>