

Indagine sui trasporti internazionali di merci

11 giugno 2024

Per informazioni: statistiche@bancaditalia.it
www.bancaditalia.it/statistiche/index.html

I principali risultati

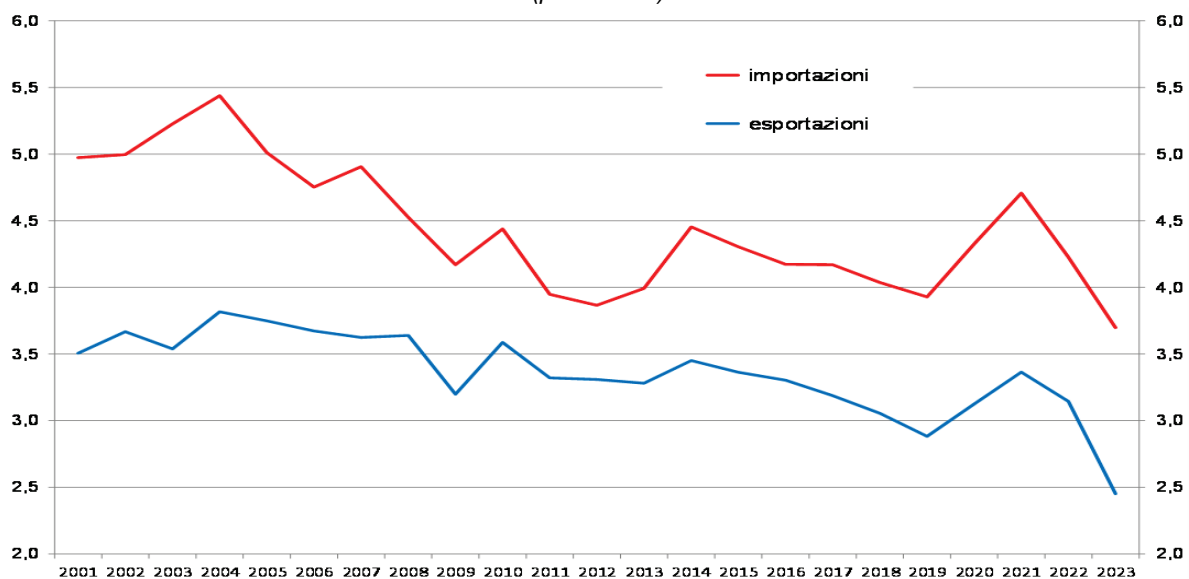
Secondo l'indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci relativa al 2023, l'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate dall'Italia è significativamente diminuita, rispettivamente al 2,5 e 3,7 per cento (da 3,1 e 4,2 per cento nel 2022), i valori più bassi dall'inizio del millennio (Fig. 1).

I costi del trasporto si sono ridotti in quasi tutti i comparti, riflettendo la debolezza della domanda – e quindi dei volumi movimentati – in un contesto di offerta di carico abbondante, soprattutto nel settore marittimo; vi ha contribuito anche la flessione dei prezzi del carburante. Nella maggior parte dei settori i noli sono tornati, in termini reali, ai livelli precedenti alla pandemia. Gli attacchi dei ribelli Huthi nel Mar Rosso hanno provocato tra novembre 2023 e gennaio dell'anno in corso un forte rialzo nelle tariffe navali container, parzialmente rientrato nel trimestre successivo; l'aggravio di spesa per le importazioni italiane dovrebbe verosimilmente risultare limitato.

La riduzione dei noli è stata la principale determinante della flessione (quasi esclusivamente concentrata nel comparto navale) del disavanzo dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia (sceso a -9,9 miliardi di euro¹, dal massimo storico di -14,0 toccato nel 2022). Vi ha contribuito in parte anche l'aumento della quota di mercato dei vettori italiani nel settore marittimo.

Figura 1

Incidenza dei costi del trasporto sul valore delle importazioni e delle esportazioni dell'Italia (1)
(percentuali)



Fonte: elaborazioni su dati Istat, Alps Crossing, Eurostat, ENAC.

(1) Diversamente dalle edizioni precedenti, sono incluse le merci trasportate per condotte (importazioni di gas metano). Dati provvisori per il 2023. I costi includono i servizi ausiliari e logistici al trasporto internazionale ed eventuali tratte stradali di appoggio ad altre modalità di trasporto (nave container, ferrovia *bulk* e container).

¹ I dati sono aggiornati rispetto alla Relazione Annuale sul 2023; cfr. Tav A.4 in Appendice e la Base Dati Statistica (<https://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/bilancia-pagamenti/index.html>) dal 28 giugno 2024.

Introduzione²

La Banca d'Italia conduce dal 1999 un'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci per raccogliere le informazioni necessarie alla compilazione della bilancia dei pagamenti. Lo scopo principale della rilevazione è la stima dei costi unitari del trasporto da e per l'Italia per modalità di carico della merce; si stimano inoltre le quote di mercato dei vettori distinte per nazionalità. I dati in volume di importazioni ed esportazioni sono di fonte Istat (commercio con l'estero)³. Sulla base di queste informazioni si calcolano le quantità movimentate dai vettori stranieri e da quelli italiani. I costi unitari, moltiplicati per tali quantità, forniscono la stima dei servizi di trasporto scambiati con l'estero, a cui si aggiungono altre voci: il cabotaggio realizzato in Italia dai vettori non residenti (navali e stradali) e i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori italiani⁴.

L'indagine relativa al 2023 ha riguardato 170 imprese operanti in Italia e ha rilevato oltre 6.400 "spedizioni tipo"⁵. Nel seguito si illustrano i principali risultati per singola modalità di trasporto e per area di provenienza o destinazione delle merci. I costi sono valutati ai prezzi di mercato in euro per tonnellata e includono i servizi ausiliari al trasporto (*handling* del carico, pedaggi autostradali, commissioni degli spedizionieri, ecc.), anch'essi rilevati nelle interviste agli operatori; in casi specifici si riportano i prezzi nella valuta di contrattazione (il dollaro, spesso utilizzato nel trasporto navale) o al netto dei servizi ausiliari. I costi sono calcolati come medie per area di provenienza o destinazione, ponderati con i volumi movimentati; la loro evoluzione nel tempo riflette pertanto anche la composizione geografica delle quantità trasportate. Infine, in alcune tipologie i prezzi contrattati sul mercato si riferiscono non al peso ma all'unità (ad esempio, il container) o al carico complessivo; in questi casi i costi a tonnellata risentono anche delle variazioni delle quantità medie trasportate.

I costi del trasporto internazionale di merci

Trasporto stradale

Sono diminuiti i costi del trasporto stradale, soprattutto per i carichi parziali

Nel 2023 i costi medi stradali per tonnellata per entrambe le direzioni dei flussi commerciali si sono ridotti (in termini nominali) di circa il 7 per cento, pur restando su valori elevati nel confronto storico (Fig. 2). Vi hanno inciso il calo dei prezzi dei carburanti e, soprattutto, la contrazione dei volumi movimentati dovuta alla debolezza della domanda (Tav. A.1 in Appendice). La riduzione ha interessato in misura maggiore i carichi parziali (*groupage*; Tav. 1) e ha riguardato quasi tutte le aree geografiche. Hanno fatto eccezione le tratte interessate da fenomeni di congestione a causa delle interruzioni di alcuni valichi (Monte Bianco e San Gottardo), da aumenti dei costi dei pedaggi (Austria e Germania) e, soprattutto, dagli effetti del conflitto in Ucraina (Russia e paesi limitrofi). In termini reali – ossia valutati in rapporto agli indici dei prezzi alla produzione dei manufatti esportati e importati, che hanno registrato andamenti assai differenziati (i primi cresciuti del 2 per cento e i secondi scesi dell'8 per cento) – i costi medi stradali sono significativamente calati all'esportazione e sono rimasti stabili all'importazione (per il secondo anno consecutivo).

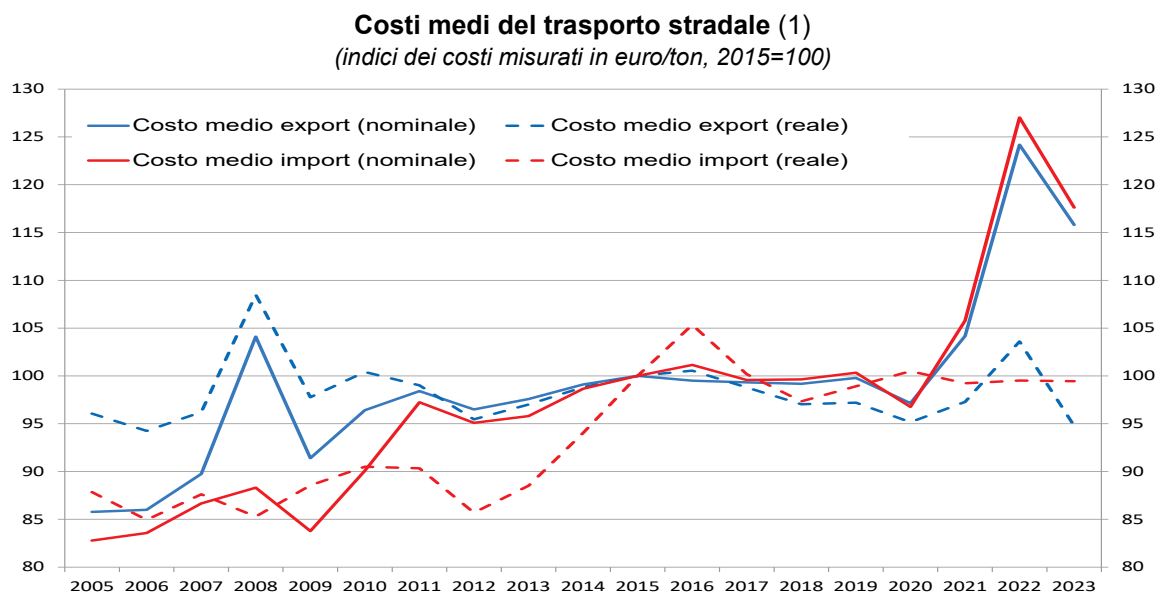
² Il testo e l'appendice statistica sono stati curati da Enrico Tosti.

³ I risultati dell'indagine sono utilizzati anche per correggere la distribuzione per modo di trasporto dei flussi di commercio estero, che per costruzione sono caratterizzati da una sovrastima del trasporto stradale a svantaggio delle altre modalità, in particolare quella ferroviaria. Le imprese importatrici/esportatrici dichiaranti tendono infatti a identificare il modo sulla base del mezzo utilizzato come primo e/o ultimo anello della catena, il camion, che in realtà non di rado svolge soltanto la funzione di appoggio (*feeder*). I dati sono riportati nell'Appendice statistica e il metodo di correzione è descritto in [Metodi e fonti: note metodologiche](#).

⁴ Per le modalità navale e stradale; per un approfondimento sui trasporti "estero su estero" marittimi si veda la nota pubblicata sul sito internet della Banca d'Italia: <http://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/trasporti-internazionali/armatori.pdf>.

⁵ Per la definizione di "spedizioni tipo" in relazione alle differenti modalità di trasporto si veda [Metodi e fonti: note metodologiche](#); la rilevazione dei noli avviene su base trimestrale per nave container e *bulk*, semestrale per l'aereo e annuale per strada, ferrovia e le rimanenti modalità marittime; per brevità, sono riportate soltanto le medie annuali. Un riquadro è dedicato all'analisi degli andamenti infrannuali per la nave container.

Figura 2



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali per l'indice dei prezzi alla produzione dei manufatti, rispettivamente venduti sui mercati esteri e importati (fonte Istat).

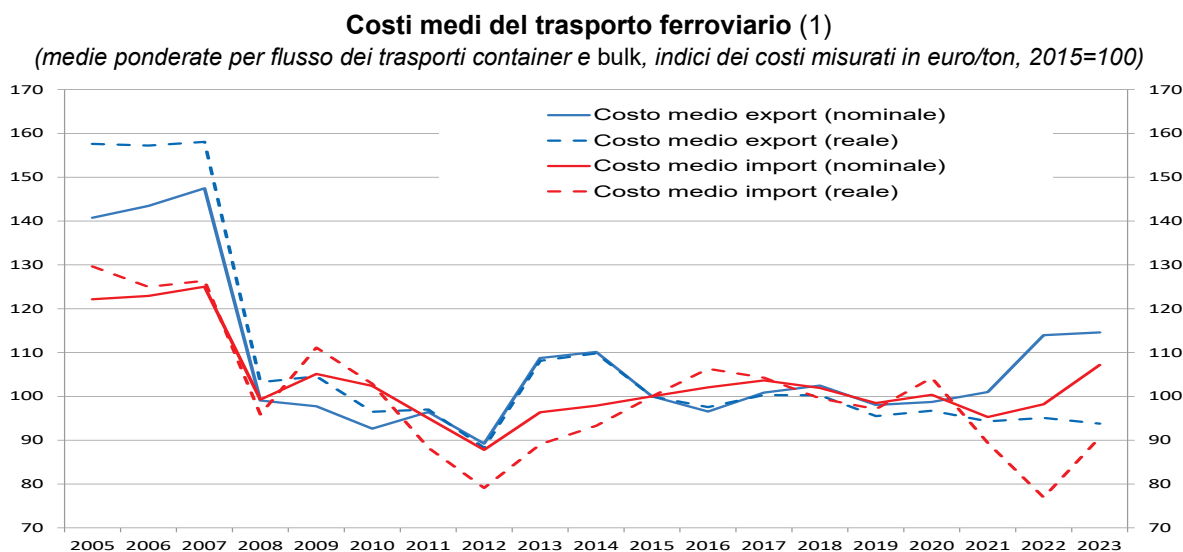
Trasporto ferroviario

Nella ferrovia i costi sono diminuiti nel settore container e aumentati nel bulk

Nel 2023 i costi medi a tonnellata del trasporto ferroviario sono nel complesso lievemente calati all'esportazione e aumentati all'importazione (Tav. 2). A fronte di questi andamenti medi, vi è stata ampia variabilità a livello geografico: i noli sono rincarati, soprattutto per i flussi in entrata, nelle tratte con l'Europa orientale, i Balcani e – in particolare – la Russia e i paesi baltici; di converso, sono diminuiti o hanno registrato una dinamica più

debole nelle tratte con i restanti paesi dell'Unione europea, beneficiando del minor costo della trazione stradale di appoggio a tale modalità di trasporto. In termini reali i costi medi ferroviari all'importazione sono risaliti, a fronte della sostanziale stabilità di quelli all'esportazione (Fig. 3). Distinguendo tra le due tipologie di carico (container e *bulk*), i noli sono diminuiti nel settore container, in particolare all'esportazione, mentre in quello *bulk* sono risultati in aumento risentendo anche di una ripartizione geografica maggiormente orientata verso i paesi non-UE.

Figura 3



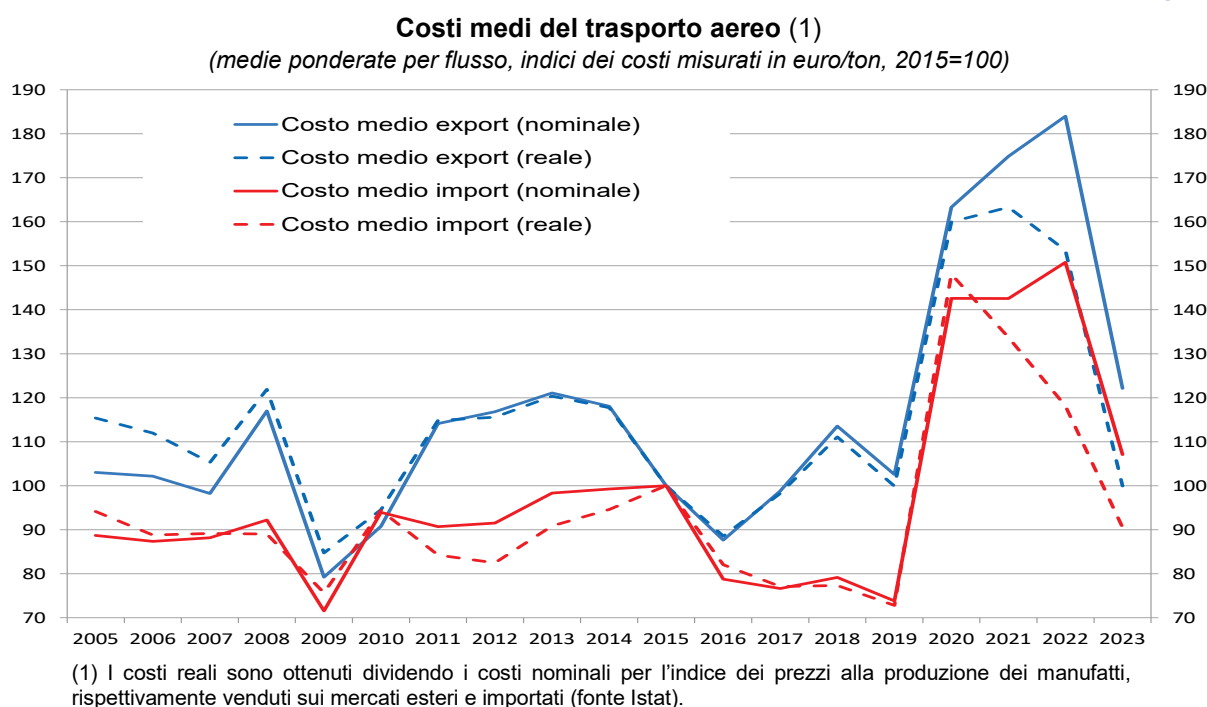
(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali per l'indice dei prezzi alla produzione dei manufatti, rispettivamente venduti sui mercati esteri e importati (fonte Istat).

Trasporto aereo

I costi del trasporto aereo sono fortemente calati

Nel 2023 i costi medi del trasporto aereo hanno registrato una riduzione marcata, di circa il 30 per cento (Tav. 3), che li ha riportati su livelli prossimi a quelli precedenti la pandemia, soprattutto dal lato delle esportazioni. Tutte le aree geografiche sono state interessate dal fenomeno, sia pure con intensità diversa a seconda della domanda di carico, che è stata comunque generalmente debole; i cali più forti hanno riguardato i paesi asiatici e americani. In termini reali i costi medi hanno raggiunto livelli inferiori alla media degli ultimi venti anni (Fig. 4).

Figura 4



Trasporto navale

I costi navali vengono rilevati per le differenti modalità di carico (container, *bulk* liquido e solido, *general cargo* e Ro-Ro⁶), che riguardano tipologie di naviglio caratterizzate da un'ampia variabilità tariffaria.

Trasporto container

Nel 2023 i noli navali container sono tornati sui valori pre-pandemici

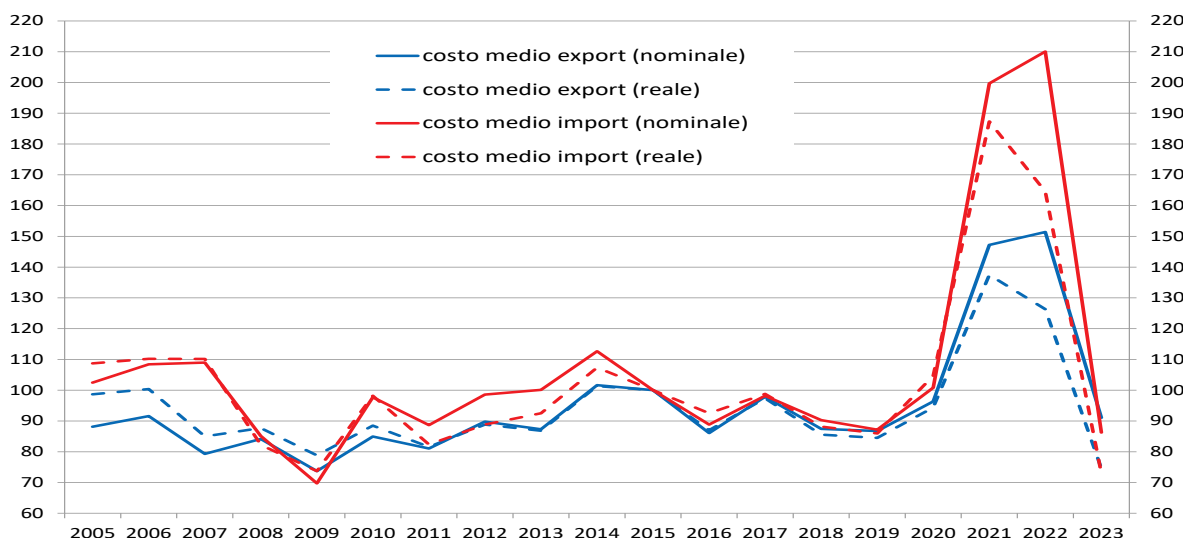
I noli rilevati nell'indagine, in dollari per TEU (*twenty-foot equivalent unit*, la misura standard di un container) e al netto dei servizi ausiliari, hanno registrato nel 2023 una riduzione di entità assai rilevante (Tav. 4). La flessione, iniziata già nella seconda metà del 2022 (cfr. il riquadro "L'andamento trimestrale dei noli navali container e i recenti sviluppi"), ha riguardato tutte le aree geografiche e li ha riportati sui livelli precedenti gli eccezionali rialzi del biennio 2020-21. Vi hanno inciso il significativo rallentamento della domanda di carico e l'abbondante offerta di capacità di stiva.

L'andamento degli altri fattori di costo (i servizi ausiliari) e l'aumento dei carichi medi per container hanno determinato una riduzione ancora più marcata dei noli complessivi in euro per tonnellata, spingendoli in termini reali sui livelli minimi degli ultimi venti anni (Fig. 5).

⁶ Per maggiori dettagli, di nuovo cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#).

Figura 5

Costi medi del trasporto navale: container (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 2015=100)



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali per l'indice dei prezzi alla produzione dei manufatti, rispettivamente venduti sui mercati esteri e importati (fonte Istat).

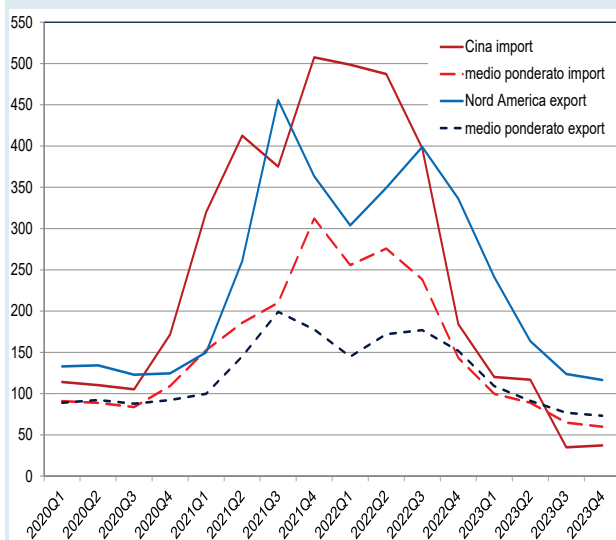
L'ANDAMENTO TRIMESTRALE DEI NOLI NAVALI CONTAINER E I RECENTI SVILUPPI

La disponibilità di informazioni con frequenza trimestrale raccolte nell'ambito dell'indagine consente di valutare l'andamento infra-annuale dei noli del trasporto navale container (misurati sulla base delle tariffe complessive in euro per tonnellata). Le tariffe avevano iniziato a calare già nel terzo trimestre del 2022 per le importazioni (in particolare quelle dalla Cina) e nel quarto per le esportazioni (in particolare quelle verso il Nord America); per entrambi i flussi esse si sono stabilizzate solo nell'ultimo trimestre del 2023, su livelli bassi (figura, pannello a).

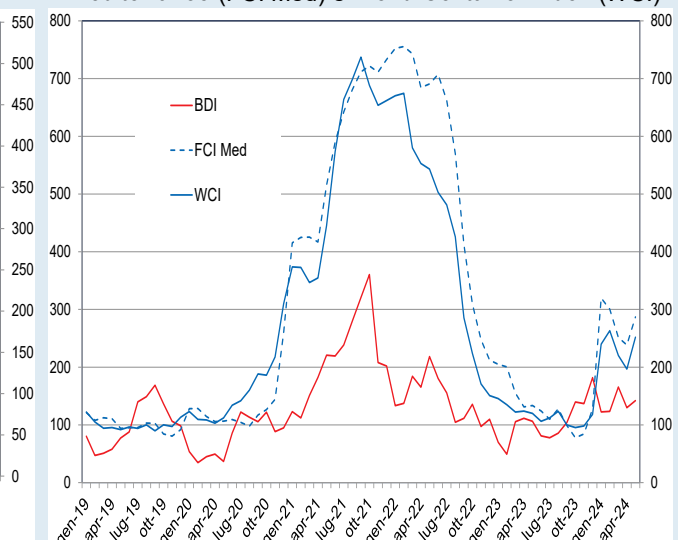
Figura

Costi medi del trasporto navale container (e confronto con il Baltic Dry Index)

a) noli medi container rilevati dall'indagine (2020-23)¹



b) Baltic Dry Index (BDI), Freightos Container Index Cina-Mediterraneo (FCI Med) e World Container Index (WCI)²



Note: 1) Noli medi trimestrali inclusi i servizi ausiliari, in euro a tonnellata. – 2) Numeri indici mensili con media del 2019 pari a 100; elaborazioni su BDI (indice composto di noli medi per trasporto *bulk* solido), su FCI Med (nolo medio container per le tratte da Cina-Estremo Oriente a Mediterraneo) e su Drewry WCI (nolo medio globale per container da 40 piedi).

La media del quarto trimestre 2023 riflette tuttavia una dinamica mensile disomogenea. Da novembre le tensioni nel Mar Rosso hanno infatti determinato forti rischi di navigazione e un

conseguente calo dei transiti in tale area. Il dirottamento dei traffici dal Canale di Suez alle rotte passanti per il Capo di Buona Speranza ha comportato un allungamento dei tempi di navigazione e quindi un rialzo dei noli. Questo è risultato più pronunciato nel comparto container rispetto agli altri settori, ma assai più contenuto di quello osservato nel 2020-21 (pannello b della figura). Secondo gli indicatori di settore (*Drewry World Container Index* e *Freightos Container Index* da Cina/Estremo Oriente a Mediterraneo), i noli container sono all'incirca triplicati tra la fine di ottobre 2023 e la fine di gennaio 2024; sono poi scesi tra febbraio e aprile, pur restando su livelli superiori alla media del 2019. Sul rientro ha influito la debolezza della domanda a fronte di un'ampia capacità di carico, frutto di scelte di investimento in nuove navi effettuate in concomitanza degli eccezionali rincari del biennio 2020-21. Nel mese di maggio 2024 i noli container sono però risaliti, in particolare per le tratte dalla Cina, in relazione a una significativa ripresa della domanda di carico; se nel resto dell'anno le tariffe rimanessero su questi livelli, si può stimare *ceteris paribus* un aggravio della spesa per il trasporto delle merci importate inferiore ai 2 miliardi di euro rispetto allo scorso anno.

Trasporto navale bulk (liquidi e solidi)

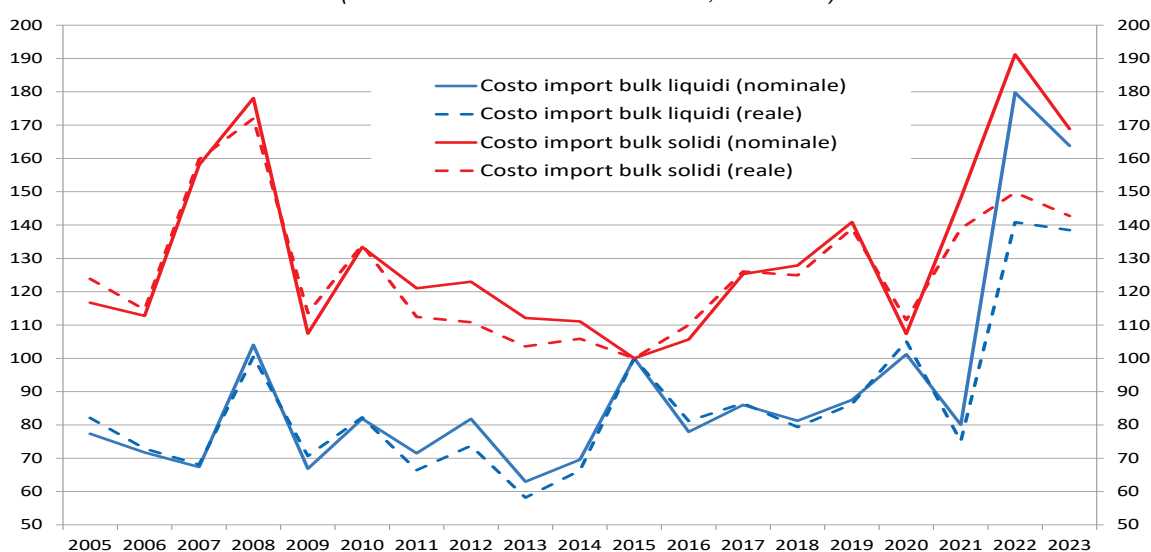
I noli bulk sono diminuiti, soprattutto nel comparto delle rinfuse solide

Le quotazioni del trasporto navale *bulk* – che interessa perlopiù le importazioni – hanno registrato un lieve calo per il settore liquido (in particolare per i prodotti chimici, che includono il gas naturale liquefatto), anche in relazione a volumi sostanzialmente stabili rispetto all'anno precedente (Tav. 5 e Tav. A1). La contrazione è risultata invece più consistente per il bulk solido, soprattutto per le granaglie (circa il 30 per

cento), in connessione con la minore domanda di materie prime. Ciò ha anche attenuato l'effetto sui noli derivante dal perdurante conflitto nel Mar Nero, che ha invece indotto uno spostamento degli scambi verso le modalità terrestri. I costi medi navali *bulk* (inclusi i servizi ausiliari) all'importazione si sono ridotti anche in termini reali, pur rimanendo su livelli elevati nel confronto storico, in particolare per quelli liquidi (Fig. 6).

Figura 6

Costi medi del trasporto navale: bulk (liquidi e solidi) all'importazione (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 2015=100)



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali per l'indice dei prezzi dei manufatti importati (fonte Istat).

Trasporto general cargo e Ro-Ro

Anche i costi navali general cargo sono calati

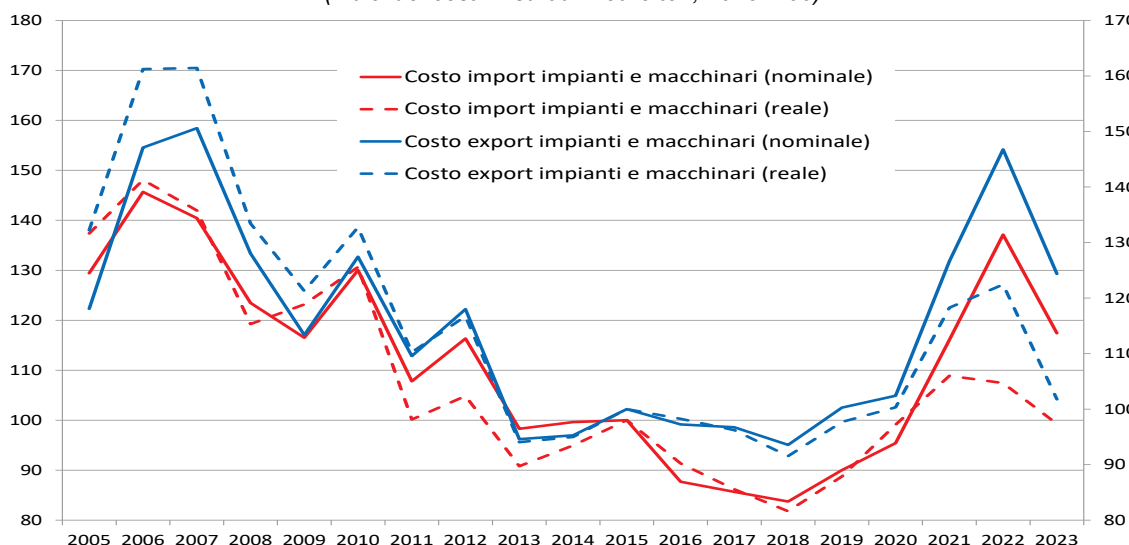
Nel 2023 i costi medi per tonnellata, comprensivi dei servizi ausiliari, per la categoria più rilevante del *general cargo* (trasporto di "impianti, macchinari e mezzi di trasporto") sono diminuiti in termini sia nominali (Tav. 6) sia reali,

collocandosi su valori inferiori alla media dell'ultimo ventennio (Fig. 7). Nelle restanti tipologie ("tubi e materiali metallici" e "prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali") il calo è risultato ancora più pronunciato, tra il 25 e il 30 per cento in entrambe le direzioni dei flussi, risentendo di un più debole andamento della domanda di carico.

Figura 7

Costi medi della nave *general cargo*: trasporto impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)

(indici dei costi misurati in euro/ton, 2015=100)



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali per l'indice dei prezzi alla produzione dei manufatti, rispettivamente venduti sui mercati esteri e importati (fonte Istat).

I costi navali Ro-Ro sono in media aumentati

Nel comparto Ro-Ro – ossia il trasporto navale di veicoli stradali con o senza autista al seguito, un segmento rilevante per il trasporto di corto raggio in particolare nell'area mediterranea e con tariffe denominate in euro – i costi medi sono invece cresciuti nel 2023 (Tav. 7), ma con andamenti assai differenziati tra le aree geografiche interessate. A fronte di aumenti nelle tratte

europee e da/per la Turchia, si sono registrati cali nelle rotte verso il Nord Africa e Malta.

Trasporto di gas metano

Dal 2016 l'indagine campionaria raccoglie i dati sui costi del trasporto di gas metano via condotte. In precedenza le informazioni provenivano direttamente dalle aziende del gruppo gestore dei metanodotti; l'apertura del mercato ha consentito a più operatori l'acquisto e il trasporto in Italia, rendendo necessario ampliare l'indagine anche a questo settore, caratterizzato comunque da una forte concentrazione. I costi rilevati sono quelli sostenuti dal luogo di vendita (e non di produzione) del gas metano fino al punto di entrata in Italia⁷ e tendono a rimanere fissi a prescindere dalle quantità effettivamente importate (contratti di tipo *take or pay*); la variabilità dei costi unitari (in euro a tonnellata) dipende pertanto anche dai volumi effettivamente trasportati rispetto a quelli contrattati.

I costi del trasporto di gas per condotte sono aumentati

Nel 2023 i costi sono in media aumentati di circa il 30 per cento, risentendo in particolare della eccezionale crescita di quelli relativi alla tratta con la Russia (Tav. 8). Al netto di tale fornitore, che ormai riveste un ruolo minoritario per gli approvvigionamenti di gas naturale dell'Italia, l'incremento sarebbe stato del 7,7 per cento, trainato da quello relativo alle importazioni

dal principale paese controparte, l'Algeria.

⁷ In particolare, per il gas russo il punto contrattuale di fornitura è collocato al confine tra Austria e Repubblica Slovacca, per quello algerino al confine tra Algeria e Tunisia, per quello proveniente dalla Norvegia e dall'Olanda al confine tra Germania e Olanda, per il gas dalla Libia sulla costa libica e per quello azero sulla costa albanese.

Le quote di mercato dei vettori

La quota di mercato degli armatori italiani è elevata solo nel Ro-Ro

Dal 2002 viene effettuata una rilevazione campionaria finalizzata alla stima della ripartizione del trasporto navale di merci da e per l'Italia tra vettori italiani ed esteri. Nel 2023 le quote di mercato per nazionalità mostrano nel settore container la permanenza al primo posto delle società armatoriali a capitale di controllo svizzero, mentre nei comparti *bulk* e nel *general cargo* continuano a prevalere rispettivamente gli armatori greci e quelli turchi. Nel

settore Ro-Ro la quota più elevata, salita al 60 per cento, spetta agli italiani, il cui peso risulta però limitato nelle altre componenti o addirittura marginale come nel caso dei *bulk* solidi (Tav. 9).

La quota di mercato dei vettori italiani è aumentata nel settore marittimo

La quota di mercato media complessiva dei vettori italiani⁸, calcolata ponderando per i costi del trasporto, è cresciuta rispetto al 2022 (15,8 per cento, da 13,9; Tav. 10). L'aumento è dovuto al settore marittimo, che ha più che compensato i cali registrati nella strada – dove il peso dei vettori residenti è sceso al 20,2 per cento, rimanendo al di sopra del minimo toccato nel 2020 – e nell'aereo, in cui la quota è ulteriormente diminuita toccando

un nuovo minimo (12,5 per cento). In un contesto di riduzione della flotta controllata dagli armatori italiani (Tav. 11), l'incremento del peso di questi ultimi nell'interscambio dell'Italia è andato a scapito della movimentazione "estero su estero" (Tav. 12).

La bilancia dei trasporti mercantili

Nel 2023 si è ridotto il deficit nella bilancia dei trasporti mercantili

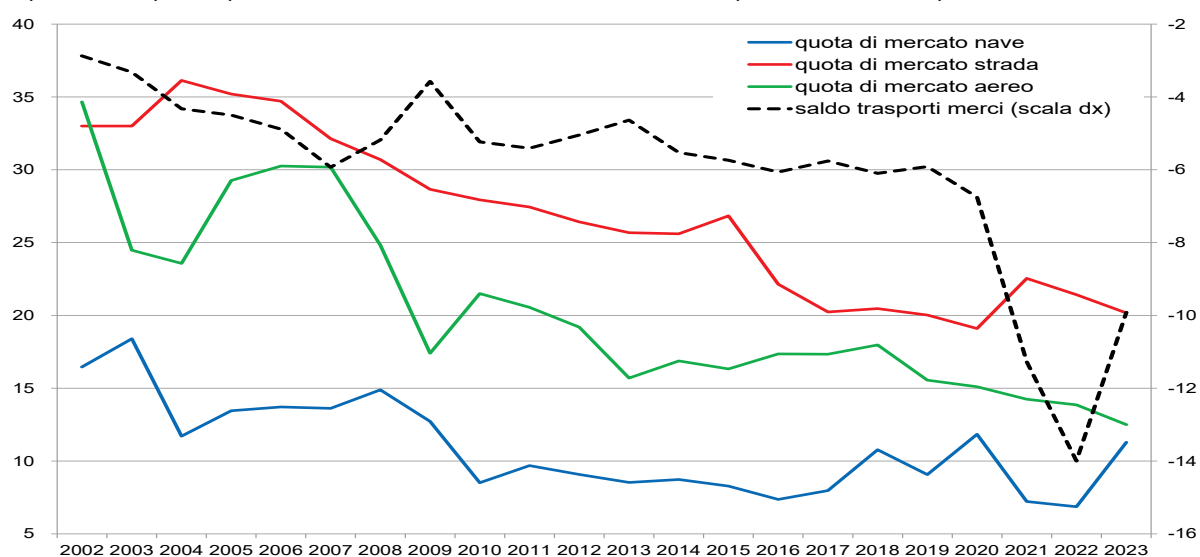
Date le basse quote di mercato detenute dai vettori italiani, la bilancia dei trasporti mercantili presenta un deficit strutturale che tra il 2002 e il 2019 si è generalmente collocato tra i 3 e i 6 miliardi di euro annui (Fig. 8), con oscillazioni legate al ciclo economico internazionale. A causa del forte

rincarzo dei noli registrato nel biennio 2021-22 il disavanzo ha toccato un picco negativo di 14,0 miliardi nel 2022; nel 2023 esso si è ridotto a 9,9 miliardi⁹ (-0,5 per cento del PIL). Il miglioramento è principalmente legato al calo dei costi medi ed è quasi esclusivamente concentrato nel comparto navale, anche grazie all'aumento delle quote di mercato dei vettori nazionali in tale settore (Tav. 12).

Figura 8

Andamento delle quote di mercato dei vettori italiani e saldo della bilancia dei trasporti mercantili

(valori percentuali per le quote di mercato¹, scala sinistra; miliardi di euro per il saldo dei trasporti mercantili, scala destra)



(1) La quota di mercato media della nave è ottenuta ponderando con i costi del trasporto.

⁸ Per il trasporto stradale si utilizzano informazioni provenienti dall'indagine sul turismo internazionale dell'Italia e per la modalità aerea si elaborano dati tratti dalle fonti amministrative (cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#)).

⁹ La bilancia dei trasporti è aggiornata rispetto a quella pubblicata nella Relazione annuale della Banca d'Italia sul 2023 (cfr. nota 1 e tav. A.4).

Tavole

La fonte dei dati per tutte le tavole di questa sezione è l'Indagine sui trasporti internazionali di merci dell'Italia condotta dalla Banca d'Italia.

Tavola 1

Costi medi del trasporto stradale: carico completo e carico parziale (anno 2023)

Area geografica	Costi medi (tutte le tipologie di carico) (inclusi servizi ausiliari)				Noli a carico completo e parziale (media export e import, esclusi servizi ausiliari)			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2022	Import (euro/ton)	Var.% sul 2022	Carico completo (euro/veicolo)	Var. % sul 2022	Carico parziale (euro/ton)	Var. % sul 2022
Austria – Svizzera	116,0	-12,7	116,0	-12,7	1.376,0	2,4	186,0	-18,1
Benelux	137,0	-10,7	136,4	-10,7	1.945,3	-1,6	204,0	-15,1
Est Europa (1)	126,2	-0,6	121,0	-2,4	1.531,5	-4,7	198,6	-0,6
Francia	124,4	-11,7	124,3	-11,8	1.614,1	0,4	194,0	-16,7
Germania	129,0	-11,3	128,3	-11,4	1.725,6	-0,4	197,0	-16,2
Grecia – Turchia	133,7	-12,0	127,2	-13,1	2.244,4	-8,5	173,0	-15,8
Paesi balcanici	170,2	7,4	172,0	7,1	1.637,8	-4,0	291,6	19,9
Paesi baltici	189,9	1,4	190,3	1,4	3.090,2	-2,5	273,6	4,0
Paesi ex URSS	285,4	5,4	267,4	4,0	3.449,2	-0,8	350,8	10,9
Regno Unito - Irlanda	238,8	-3,5	206,7	-1,8	4.103,1	-2,9	299,2	-2,5
Scandinavia	197,1	0,4	199,3	0,7	3.051,6	-2,7	264,8	3,0
Spagna – Portogallo	147,4	-10,1	139,4	-10,3	2.035,4	-4,8	220,0	-12,7
Media ponderata (2)	139,6	-6,7	135,3	-7,4	1.834,7	-1,9	212,9	-8,6

(1) L'area "Est Europa" include: Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. - (2) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Tavola 2

Costi medi del trasporto ferroviario: complessivi e container (anno 2023)

Area geografica	Costi complessivi (tutte le tipologie di carico)				Costi del trasporto container			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2022	Import (euro/ton)	Var. % sul 2022	Export (euro/ton)	Var. % sul 2022	Import (euro/ton)	Var. % sul 2022
Austria – Svizzera	50,5	-1,2	50,3	4,9	59,9	-11,1	59,6	-0,7
Benelux	67,2	-3,9	65,1	-1,4	71,6	-7,8	69,2	-5,2
Est Europa (1)	62,5	4,6	60,9	11,9	67,4	3,1	63,8	16,1
Francia	60,5	-3,0	56,9	3,4	67,0	-9,0	66,2	-4,1
Germania	60,9	-3,3	59,4	1,1	66,0	-9,2	67,4	-3,7
Grecia – Turchia	85,5	1,4	84,7	0,8	84,8	-0,6	90,3	-6,9
Paesi balcanici	71,6	8,8	63,5	13,1	76,4	3,0	68,8	16,6
Paesi baltici	93,5	12,8	91,6	25,2	100,4	-1,2	109,9	15,7
Paesi ex URSS	110,2	11,4	105,4	30,3	116,7	2,7	110,9	20,6
Regno Unito - Irlanda	87,7	1,0	83,7	12,7	96,4	0,7	98,0	18,1
Scandinavia	85,1	-2,0	84,0	-1,0	83,4	-5,2	82,3	-9,5
Spagna – Portogallo	66,1	0,8	68,7	2,5	75,8	-6,8	70,0	-5,4
<i>Cina (2)</i>	<i>n.d.</i>		<i>n.d.</i>		<i>168,5</i>	<i>n.d.</i>	<i>712,5</i>	<i>n.d.</i>
Media ponderata (3)	67,3	-1,3	60,9	3,9	73,2	-5,9	67,7	-1,2

(1) L'area "Est Europa" include: Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia e Ungheria. - (2) I noli da/per la Cina sono stati rilevati solo per la modalità container e non rientrano nei calcoli delle medie ponderate. - (3) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Tavola 3

Costi medi del trasporto aereo
(anno 2023)

Area geografica	Esportazioni (inclusi servizi ausiliari)		Importazioni (inclusi servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Var. % sul 2022	Euro/ton	Var. % sul 2022
Europa	2.076	-5,6	2.056	-6,5
Russia	2.058	-6,5	2.060	-6,4
Mediterraneo e Medio Oriente	2.022	-14,1	2.029	-13,9
Resto dell'Africa	3.259	-18,1	3.309	-16,8
India	1.656	-27,8	2.459	-38,0
Indonesia - Singapore	1.741	-18,1	2.428	-38,9
Cina	1.404	-60,1	4.025	-23,1
Giappone - Corea	2.664	-35,6	4.523	-36,0
Oceania	5.217	-39,5	5.281	-41,7
Stati Uniti e Canada	2.349	-40,8	2.101	-43,7
America Centro-meridionale	2.725	-38,4	2.805	-37,2
Media ponderata (1)	2.147	-33,8	3.044	-29,0

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Tavola 4

Costi medi del trasporto navale container
(anno 2023)

Area geografica	Costi medi complessivi (euro/ton) (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (\$/TEU) (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export	Var. % sul 2022	Import	Var. % sul 2022	Export	Var. % sul 2022	Import	Var. % sul 2022
Europa	84,6	-10,8	91,0	-13,2	532	-10,1	643	-20,5
Mediterraneo	80,4	-11,3	86,8	-13,9	531	-10,2	641	-20,6
Resto dell'Africa	112,2	-27,0	124,9	-31,5	1.074	-32,7	1.322	-39,8
Medio Oriente	70,5	-31,7	75,2	-35,9	371	-54,4	446	-60,1
India	104,4	-6,8	107,0	-71,7	979	2,3	1.037	-81,9
Sud Est Asiatico	66,8	-32,3	102,0	-76,7	313	-56,7	946	-85,9
Cina	66,6	-32,6	105,1	-75,7	345	-54,6	1.039	-84,4
Giappone	66,7	-32,3	107,5	-74,7	347	-54,0	1.082	-83,4
Oceania	135,7	-61,5	156,9	-64,1	1.377	-70,7	1.786	-72,4
Stati Uniti e Canada	185,1	-50,4	122,8	-1,2	2.042	-57,8	946	6,3
Centro America	168,6	-50,6	187,5	-54,2	1.754	-58,9	2.138	-63,1
Sud America	110,9	-29,1	118,9	-33,3	689	-47,1	836	-52,5
Media ponderata (1)	112,1	-40,0	105,1	-59,1	976	-51,8	896	-74,1

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Tavola 5

Costi medi del trasporto navale bulk: liquidi e solidi
(anno 2023)

Tipologia mercantile		Costi medi all'importazione			
		Euro/ton (inclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2022	\$/ton (esclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2022
Carichi liquidi	Petrolio e derivati	26,8	-9,1	26,5	-7,1
	Prodotti chimici	110,5	-2,0	109,9	0,7
Carichi solidi	Carbone/Minerali	29,7	-7,6	23,9	-7,0
	Granaglie	38,3	-26,7	29,1	-31,5

Costi medi del trasporto navale general cargo
(anno 2023)

Tipologia mercantile	Esportazioni		Importazioni	
	Euro/ton	Var. % sul 2022	Euro/ton	Var. % sul 2022
Impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)	288,7	-15,3	271,9	-14,4
Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali	91,0	-25,9	95,0	-27,5
Tubi e materiali metallici (2)	73,8	-30,2	73,8	-32,5

(1) Per "Impianti, macchinari e mezzi di trasporto" si intendono le categorie 11 (Macchine e apparecchi) e 12 (Mezzi di trasporto) della classificazione NST2007. – (2) Per "Tubi materiali metallici" si intende la categoria 10 (Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi) della classificazione NST2007.

Costi medi del trasporto navale Ro-Ro
(anno 2023)

Area geografica	Media di esportazioni e importazioni (inclusi i servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Variazione % sul 2022
Balcani	25,7	31,6
Francia	21,0	3,5
Grecia	77,1	5,7
Nord Europa	263,7	0,0
Nord Africa (esclusa la Tunisia)	92,1	-2,6
Spagna	51,8	15,9
Tunisia-Malta	39,2	-8,9
Turchia	103,1	2,1
Altri paesi	271,5	0,0
Media ponderata (1)	112,9	5,6

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto via condotte (gas metano) - importazioni
(anno 2023)

Punto di entrata	Paesi di origine del gas metano	Euro/ton	Variazione % sul 2022
Mazara del Vallo	ALGERIA	18,9	10,6
Melendugno	AZERBAIJAN	54,2	4,7
Gela	LIBIA	65,0	6,8
Passo Gries	NORVEGIA/PAESI BASSI	47,6	2,1
Tarvisio	RUSSIA	25,8	625,6
Media ponderata (1)		33,9	29,8

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Quote di mercato per nazionalità dei vettori navali nel 2023
(percentuali, importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia via nave)

	Container		Bulk solidi		Bulk liquidi		General Cargo		Ro-Ro	
1	Svizzera	31,8	Grecia	26,1	Grecia	40,4	Turchia	40,5	Italia	60,1
2	Francia	15,2	Turchia	13,3	Italia	9,3	Germania	7,0	Grecia	14,1
3	Germania	14,2	Cina	11,2	Paesi Bassi	5,0	Italia	6,8	Turchia	6,2
4	Danimarca	12,4	Germania	5,2	Singapore	4,0	Paesi Bassi	6,7	Giappone	5,7
5	Cina	6,0	Stati Uniti	4,8	Stati Uniti	3,8	Norvegia	6,1	Tunisia	4,4
6	Italia	4,0	Giappone	4,7	Bermuda	3,5	Giappone	5,3	Norvegia	2,4
7	Singapore	3,1	Corea del Sud	3,4	Regno Unito	3,4	Svizzera	3,5	Svizzera	2,2
8	Giappone	2,8	Paesi Bassi	2,8	Canada	3,3	Cina	2,6	Corea del Sud	1,6
9	Corea del Sud	2,3	Honk Kong	2,7	Turchia	3,2	Albania	1,8	Stati Uniti	0,7
10	Honk Kong	1,8	Singapore	2,4	Danimarca	2,7	Grecia	1,7	Svezia	0,4
11	Israele	1,4	Norvegia	1,8	Monaco	2,1	Ungheria	1,5	Finlandia	0,4
12	Monaco	0,9	Monaco	1,8	Norvegia	1,6	Egitto	1,4	Croazia	0,4
13	Taiwan	0,9	Bermuda	1,7	Pakistan	1,2	Marshall Isole	1,3	Spagna	0,3
14	Turchia	0,8	Cipro	1,6	Kazakhstan	1,1	Corea del Sud	1,2	Cina	0,2
15	Regno Unito	0,7	Regno Unito	1,6	Croazia	1,1	Canada	1,1	Francia	0,2
16	Grecia	0,6	Spagna	1,4	Svizzera	1,1	Spagna	1,0	Emirati Arabi	0,2
17	Stati Uniti	0,5	Danimarca	1,4	Germania	1,0	Cayman Isole	1,0	Ucraina	0,1
	Totale parziale	99,1	Totale parziale	87,9	Totale parziale	87,8	Totale parziale	90,4	Totale parziale	99,6
	Altri paesi	0,9	Altri paesi <i>(Italia: 1,2)</i>	12,1	Altri paesi	12,2	Altri paesi	9,6	Altri paesi	0,4
	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0

Quote di mercato dei vettori italiani sulle importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia
(dati in percentuale)

ANNI	Nave						Strada	Aereo	Media complessiva (1)
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Media (1)			
2002	23,3	8,0	16,0	16,0	n.d.	16,5	33,0	34,7	24,1
2003	27,7	10,3	11,9	24,4	n.d.	18,4	33,0	24,5	24,6
2004	19,4	12,9	5,7	14,6	n.d.	11,7	36,1	23,6	22,7
2005	20,8	8,6	8,9	17,7	n.d.	13,5	35,2	29,3	23,9
2006	19,6	15,5	9,3	16,7	n.d.	13,7	34,7	30,3	23,9
2007	21,5	13,6	7,9	17,9	n.d.	13,6	32,1	30,2	23,0
2008	18,2	12,1	10,6	18,6	25,0	14,9	30,7	26,3	22,6
2009	21,2	12,2	5,5	16,7	23,8	12,7	28,6	17,4	20,8
2010	18,9	8,8	1,6	10,0	32,2	8,5	27,9	21,5	18,5
2011	18,0	12,7	2,8	12,9	27,4	9,7	27,4	20,6	19,4
2012	16,6	13,6	3,2	11,6	23,8	9,1	26,4	19,2	18,3
2013	13,8	12,2	2,7	10,1	29,7	8,5	25,7	15,7	18,0
2014	13,7	12,1	2,5	10,5	39,7	8,7	25,6	16,9	17,8
2015	10,7	8,9	2,8	9,7	34,1	8,3	26,8	16,3	18,2
2016	10,8	8,7	1,0	11,4	26,7	7,4	22,1	17,4	16,1
2017	15,5	8,7	1,8	6,1	30,7	8,0	20,2	17,3	14,9
2018	15,7	4,7	3,4	10,5	41,2	10,8	20,5	18,0	16,4
2019	11,6	4,7	1,8	7,9	42,1	9,1	20,0	15,6	15,3
2020	8,2	1,7	2,3	14,3	55,6	11,7	19,1	15,1	15,7
2021	9,9	2,3	2,7	10,8	43,6	7,2	22,5	14,2	14,6
2022	5,8	0,9	3,5	8,2	49,3	6,9	21,4	13,9	13,9
2023	9,3	1,2	4,0	6,8	60,1	10,6	20,2	12,5	15,8

(1) I pesi sono basati sui costi del trasporto (noli unitari*volumi movimentati).

Volumi annui trasportati dalla flotta controllata da armatori residenti in Italia
(milioni di tonnellate, valori percentuali ove indicato)

	Cabotaggio <i>(trasporti interni all'Italia)</i>	Importazioni ed esportazioni	Estero su estero	Totale	Variazione annua in %
2011	66,8	36,3	117,2	220,3	
2012	72,3	35,2	96,2	203,7	-7,5
2013	61,3	26,2	112,8	200,3	-1,7
2014	53,8	24,2	108,7	186,7	-6,8
2015	53,8	18,5	123,7	196,0	5,0
2016	54,3	21,3	119,3	194,9	-0,6
2017	54,1	25,9	153,3	233,3	19,7
2018	51,7	27,6	135,1	214,4	-8,1
2019	56,8	21,4	135,5	213,7	-0,3
2020	55,2	17,6	108,9	181,7	-15,0
2021	55,0	18,1	94,6	167,7	-7,7
2022	55,2	17,6	108,9	181,7	8,3
2023	48,5	21,2	80,8	150,5	-17,2

Bilancia dei trasporti mercantili
(milioni di euro, valori percentuali ove indicato)

Flussi	Modo di trasporto	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Crediti	Nave	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.784	4.196	5.434	4.744
	<i>di cui: estero su estero</i>	2.136	2.347	2.074	2.712	2.503	2.802	2.151	2.348	3.310	2.826
	Aereo	299	286	287	352	376	319	346	426	466	339
	Strada	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.640	3.581	4.412	3.333
	Ferrovia	28	30	30	30	30	34	38	39	34	36
	Condotte	10	11	12	12	15	15	8	8	10	11
	Totale	6.825	7.417	7.293	7.878	7.754	7.981	6.816	8.250	10.356	8.464
Debiti	Nave	5.274	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884	5.670	9.754	12.634	7.940
	Aereo	864	817	753	906	960	884	1.437	1.529	1.472	1.049
	Strada	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.843	7.446	9.202	8.241
	Ferrovia	378	372	380	404	399	384	317	335	344	422
	Condotte	574	587	563	543	308	443	298	461	705	728
	Totale	12.351	13.154	13.356	13.637	13.850	13.895	13.565	19.525	24.356	18.380
Saldi	Nave	-1.676	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.886	-5.558	-7.199	-3.196
	Aereo	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.092	-1.102	-1.006	-710
	Strada	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.202	-3.866	-4.789	-4.908
	Ferrovia	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-279	-296	-310	-386
	Condotte	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-290	-453	-694	-717
	Totale (A)	-5.526	-5.737	-6.064	-5.758	-6.096	-5.914	-6.749	-11.275	-13.999	-9.916
<i>Memo:</i>											
	Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)	-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-9.795	-7.988	-12.232	-17.413	-14.947
	<i>A in percentuale di B</i>	66,7	68,6	72,0	62,4	64,0	60,4	84,5	92,2	80,4	66,3
	Saldo di conto corrente	31.079	23.931	44.898	46.168	46.150	58.574	64.517	43.258	-30.919	8.590

(1) Oltre ai trasporti internazionali di merci, includono anche quelli di passeggeri e i servizi postali.

Appendice statistica

Tavola A.1

Volumi dei beni importati ed esportati per modalità di trasporto (1)
(milioni di tonnellate; incidenze percentuali per l'ultimo anno della serie)

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2001	124,3	61,1	17,1	21,6	n.d.	9,9	17,6	40,2	0,4	38,0
2002	121,4	59,9	17,0	21,7	n.d.	9,8	17,0	42,3	0,3	41,5
2003	117,7	62,7	18,2	22,5	n.d.	10,1	17,2	44,4	0,4	42,4
2004	114,3	69,8	17,8	23,6	n.d.	10,7	17,9	47,9	0,4	47,4
2005	113,7	66,5	17,3	23,1	n.d.	10,8	17,9	50,0	0,4	50,7
2006	111,0	65,8	20,0	23,8	5,1	11,6	19,1	53,9	0,4	54,6
2007	114,0	70,3	21,8	25,0	4,9	11,9	19,9	58,4	0,4	51,5
2008	106,7	68,1	20,8	22,7	4,6	11,0	18,6	54,3	0,3	56,3
2009	99,1	48,9	16,9	14,9	4,2	9,3	15,9	47,9	0,3	50,2
2010	106,0	51,0	21,0	20,3	4,2	10,7	19,1	55,7	0,3	48,0
2011	97,8	55,2	20,2	21,3	4,4	10,7	18,9	55,8	0,3	43,7
2012	78,9	51,4	16,6	17,7	3,9	10,1	17,3	52,7	0,3	41,3
2013	81,9	47,3	17,4	18,4	3,3	11,2	18,0	53,5	0,3	40,7
2014	73,9	44,7	18,2	19,4	3,3	11,8	19,0	55,9	0,3	37,1
2015	83,9	50,1	21,1	11,4	4,5	13,7	17,4	56,8	0,3	39,7
2016	86,4	50,1	22,2	11,9	4,5	13,8	18,1	57,8	0,4	39,0
2017	90,3	47,8	22,6	12,0	4,8	14,4	19,0	60,0	0,4	40,4
2018	88,3	47,6	23,2	12,7	5,0	14,9	19,3	61,7	0,5	39,5
2019	91,5	42,6	23,4	12,6	4,7	14,4	18,8	60,0	0,5	41,2
2020	74,0	34,0	22,4	10,7	4,0	11,8	15,7	58,8	0,4	37,5
2021	84,0	39,3	25,5	12,7	4,8	13,5	17,0	66,1	0,4	41,6
2022	90,7	42,0	26,2	13,1	5,0	13,5	17,5	69,4	0,3	39,3
2023	91,1	35,5	26,8	12,9	4,8	13,8	18,7	67,7	0,3	32,0
2023 (in %)	30,0	11,7	8,8	4,3	1,6	4,5	6,2	22,3	0,1	10,5
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2001	18,2	3,9	20,8	9,6	n.d.	9,2	5,4	40,3	0,4	-
2002	18,0	3,3	21,8	9,7	n.d.	9,3	5,5	40,7	0,5	-
2003	21,0	2,6	20,8	9,1	n.d.	9,5	5,6	40,8	0,4	-
2004	21,3	2,4	22,3	9,8	n.d.	10,3	5,8	43,5	0,5	-
2005	24,7	2,1	23,0	10,3	n.d.	11,1	6,2	45,9	0,5	-
2006	23,0	1,7	24,0	9,4	5,3	12,0	6,9	48,1	0,5	-
2007	27,2	2,7	25,3	9,5	5,5	12,7	7,4	54,5	0,7	-
2008	25,8	2,9	25,5	9,9	5,4	12,1	7,3	52,6	0,5	-
2009	24,2	2,4	21,6	7,0	4,2	9,8	6,1	42,2	0,4	-
2010	27,7	2,8	24,7	7,7	4,4	12,4	7,9	52,7	0,5	-
2011	23,7	2,5	25,8	7,6	4,1	12,6	7,9	53,6	0,5	-
2012	25,8	2,4	27,3	8,5	4,1	12,5	7,8	53,3	0,5	-
2013	19,1	4,1	25,1	9,9	3,9	10,2	8,6	55,5	0,5	-
2014	18,5	4,2	25,4	10,1	3,8	9,3	8,5	52,2	0,5	-
2015	23,2	4,8	26,5	9,0	5,1	10,9	7,2	56,3	0,5	-
2016	22,8	4,1	25,7	8,6	5,0	12,2	8,0	62,2	0,5	-
2017	24,9	3,6	26,6	8,1	4,8	11,6	8,1	60,4	0,6	-
2018	22,4	3,3	26,5	7,7	4,7	11,5	8,2	60,5	0,6	-
2019	19,9	3,4	25,0	7,7	4,7	11,4	8,0	59,9	0,6	-
2020	19,5	3,0	25,1	7,5	5,6	10,4	7,2	53,3	0,4	-
2021	23,7	3,0	26,4	7,5	6,1	11,5	8,3	60,1	0,6	-
2022	24,5	2,8	25,5	7,1	6,1	11,0	7,9	58,6	0,6	-
2023	23,7	2,8	24,1	6,9	5,9	10,0	7,3	55,8	0,6	-
2023 (in %)	17,3	2,0	17,6	5,1	4,3	7,3	5,3	40,7	0,5	-

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Alps Crossing, Eurostat, ENAC. (1) Nel 2015 vi sono alcuni salti di serie (in particolare, per *General cargo* all'importazione e per la nave Ro-Ro) a causa di un aggiornamento della metodologia di stima della ripartizione modale dei dati di commercio con l'estero. Dati provvisori per il 2023. Non si tiene conto delle modalità diverse da quelle presentate e, per le esportazioni, anche delle "condotte".

Valori dei beni importati ed esportati per modalità di trasporto (1)
(miliardi di euro; incidenze percentuali per l'ultimo anno della serie)

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2001	28,2	7,6	44,2	22,3	n.d.	18,5	21,6	91,2	20,0	9,9
2002	25,3	7,0	40,2	20,2	n.d.	18,5	21,2	94,8	19,8	9,3
2003	24,5	6,6	37,3	19,4	n.d.	19,1	21,5	100,2	18,6	9,8
2004	25,6	7,6	37,3	21,4	n.d.	20,9	23,1	111,7	19,7	10,4
2005	33,6	7,7	36,8	21,3	n.d.	22,1	23,8	120,3	21,2	14,0
2006	39,9	8,0	38,5	22,0	5,9	24,6	26,6	136,3	22,3	20,1
2007	41,6	9,3	44,0	25,4	6,4	26,3	28,7	153,2	20,5	17,9
2008	49,8	11,2	45,2	24,2	6,3	25,1	27,8	147,8	20,3	24,3
2009	31,2	7,9	36,7	14,6	4,9	20,4	22,5	121,8	18,3	19,4
2010	45,7	9,3	49,7	20,0	6,0	24,0	26,6	144,1	20,9	19,4
2011	54,9	11,8	52,6	22,5	6,7	25,1	27,9	152,9	22,8	21,5
2012	53,8	10,7	44,8	18,9	6,1	22,8	25,4	142,3	23,5	24,3
2013	49,3	7,8	43,5	17,7	5,9	29,2	23,8	138,4	22,5	21,0
2014	40,9	7,5	46,5	18,4	6,3	29,5	24,9	140,4	23,4	16,4
2015	30,7	12,5	50,9	11,9	12,6	33,8	22,6	150,3	27,9	15,5
2016	25,5	11,5	51,0	11,3	13,8	34,7	23,9	156,0	26,5	11,7
2017	33,4	13,1	54,1	12,7	14,8	37,2	26,3	167,8	26,7	13,5
2018	40,1	13,7	56,2	13,8	14,9	38,2	27,2	172,8	29,0	16,0
2019	38,4	12,8	57,1	13,3	14,8	38,4	27,3	173,1	33,0	13,4
2020	22,7	9,6	54,3	10,9	12,5	37,4	24,7	149,6	36,5	9,3
2021	38,8	14,5	68,7	16,3	14,9	44,9	30,2	180,5	38,0	22,3
2022	73,4	20,9	96,6	22,2	17,3	55,5	36,7	226,3	44,5	64,5
2023	56,5	15,7	83,4	18,4	19,9	56,2	37,8	232,0	40,5	28,8
2023 (in %)	9,6	2,7	14,2	3,1	3,4	9,5	6,4	39,4	6,9	4,9
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2001	4,5	1,2	54,1	24,9	n.d.	25,9	12,6	119,1	24,3	-
2002	4,2	1,0	53,0	22,7	n.d.	26,0	12,4	116,7	24,4	-
2003	4,9	0,8	48,6	20,1	n.d.	27,2	12,6	118,4	23,0	-
2004	5,6	0,6	50,8	20,3	n.d.	30,1	13,7	129,0	24,4	-
2005	8,7	0,4	52,6	19,3	n.d.	32,2	14,5	135,3	26,1	-
2006	9,5	0,3	57,4	15,3	11,8	36,6	16,2	145,0	28,6	-
2007	11,4	0,5	62,2	18,0	13,2	39,8	17,8	169,6	31,7	-
2008	13,8	0,7	65,1	19,7	13,6	38,5	17,9	168,7	30,7	-
2009	8,4	0,5	54,7	15,3	10,4	30,0	14,1	131,1	25,9	-
2010	13,1	0,6	60,9	16,5	11,5	34,2	16,0	151,0	30,8	-
2011	14,5	0,7	66,6	17,4	11,9	37,2	17,6	169,0	35,4	-
2012	17,9	0,7	72,2	18,9	11,7	37,0	17,4	171,0	38,0	-
2013	13,9	1,4	69,8	18,0	10,3	35,1	21,3	176,3	38,9	-
2014	12,2	1,4	72,9	18,4	10,4	36,2	21,7	181,3	39,2	-
2015	11,2	1,3	70,1	18,1	18,4	42,6	14,7	193,0	44,3	-
2016	9,0	1,2	68,4	17,0	17,2	43,1	15,1	195,9	44,1	-
2017	11,9	1,3	73,1	17,8	18,1	46,1	16,1	209,2	49,0	-
2018	12,7	1,2	76,1	18,0	17,7	47,4	17,1	216,3	51,0	-
2019	11,4	1,3	77,8	17,9	16,8	48,8	17,3	222,6	55,9	-
2020	7,6	1,2	80,8	18,4	19,5	40,9	20,5	193,9	46,3	-
2021	13,1	1,4	94,3	21,3	23,8	47,7	24,2	226,8	57,9	-
2022	22,7	1,7	107,9	24,9	27,0	56,6	28,4	268,2	74,0	-
2023	17,6	1,7	110,5	25,8	30,0	53,3	27,3	266,9	82,0	-
2023 (in %)	2,9	0,3	18,0	4,2	4,9	8,7	4,4	43,4	13,3	-

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Alps Crossing, Eurostat, ENAC.

(1) Nel 2015 vi sono alcuni salti di serie (in particolare, per *General cargo* all'importazione e per la nave Ro-Ro) a causa di un aggiornamento della metodologia di stima della ripartizione modale dei dati di commercio con l'estero. Dati provvisori per il 2023. Non si tiene conto delle modalità diverse da quelle presentate e, per le esportazioni, anche delle "condotte".

Valori medi unitari per modalità di trasporto (1)
(euro a tonnellata)

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2001	227	124	2.588	1.035	n.d.	1.862	1.226	2.269	54.425	261
2002	209	116	2.361	933	n.d.	1.896	1.249	2.242	57.581	225
2003	209	105	2.047	864	n.d.	1.884	1.251	2.255	48.422	232
2004	224	109	2.103	909	n.d.	1.945	1.289	2.335	53.762	220
2005	295	116	2.121	922	n.d.	2.042	1.330	2.404	59.066	276
2006	360	122	1.928	924	1.158	2.116	1.388	2.528	59.252	367
2007	365	133	2.014	1.016	1.302	2.217	1.440	2.621	53.885	347
2008	466	164	2.168	1.064	1.384	2.271	1.492	2.723	60.377	432
2009	314	161	2.171	984	1.172	2.196	1.414	2.543	52.471	386
2010	431	183	2.364	988	1.430	2.233	1.398	2.588	64.753	405
2011	561	214	2.608	1.058	1.514	2.338	1.475	2.740	71.558	491
2012	681	208	2.696	1.070	1.565	2.268	1.466	2.702	76.457	587
2013	601	165	2.495	960	1.800	2.594	1.321	2.585	82.822	515
2014	553	167	2.553	948	1.925	2.498	1.311	2.512	76.832	442
2015	366	249	2.412	1.042	2.797	2.474	1.299	2.646	81.779	391
2016	296	230	2.294	950	3.074	2.510	1.320	2.698	70.227	300
2017	370	273	2.396	1.065	3.097	2.578	1.383	2.798	64.263	334
2018	454	287	2.420	1.084	2.995	2.560	1.410	2.803	54.684	406
2019	420	302	2.438	1.059	3.129	2.667	1.448	2.886	69.304	325
2020	307	283	2.431	1.023	3.145	3.156	1.576	2.546	84.598	247
2021	462	369	2.695	1.287	3.101	3.338	1.779	2.728	101.127	535
2022	810	498	3.692	1.702	3.447	4.124	2.094	3.258	141.275	1.640
2023	620	441	3.117	1.422	4.115	4.084	2.023	3.427	127.408	898
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2001	249	300	2.594	2.610	n.d.	2.808	2.340	2.951	54.715	-
2002	233	299	2.436	2.336	n.d.	2.800	2.251	2.868	53.508	-
2003	235	291	2.337	2.213	n.d.	2.863	2.267	2.902	51.256	-
2004	263	261	2.275	2.060	n.d.	2.920	2.339	2.963	51.160	-
2005	352	211	2.288	1.868	n.d.	2.913	2.334	2.950	55.925	-
2006	413	157	2.398	1.629	2.237	3.047	2.334	3.015	59.448	-
2007	418	186	2.460	1.889	2.393	3.127	2.386	3.114	46.395	-
2008	534	221	2.551	1.997	2.519	3.179	2.460	3.209	61.747	-
2009	345	217	2.529	2.172	2.455	3.067	2.314	3.105	63.753	-
2010	473	212	2.464	2.145	2.606	2.750	2.029	2.865	67.666	-
2011	611	270	2.578	2.299	2.907	2.944	2.218	3.155	71.263	-
2012	692	300	2.641	2.224	2.854	2.951	2.230	3.209	78.245	-
2013	727	349	2.775	1.819	2.617	3.440	2.465	3.175	82.338	-
2014	662	343	2.866	1.822	2.767	3.897	2.568	3.472	82.010	-
2015	481	281	2.648	2.009	3.612	3.894	2.027	3.426	85.621	-
2016	396	304	2.663	1.971	3.433	3.528	1.882	3.151	81.710	-
2017	476	358	2.746	2.198	3.760	3.979	1.985	3.466	80.345	-
2018	569	378	2.876	2.331	3.780	4.111	2.079	3.576	79.486	-
2019	572	378	3.107	2.319	3.604	4.287	2.176	3.719	91.105	-
2020	390	384	3.220	2.445	3.485	3.941	2.868	3.637	103.595	-
2021	550	458	3.568	2.830	3.914	4.163	2.915	3.773	99.411	-
2022	925	599	4.225	3.500	4.468	5.133	3.614	4.577	118.175	-
2023	744	596	4.585	3.717	5.096	5.301	3.725	4.780	131.139	-

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Alps Crossing, Eurostat, ENAC.

(1) Nel 2015 vi sono alcuni salti di serie (in particolare, per *General cargo* all'importazione e per la nave Ro-Ro) a causa di un aggiornamento della metodologia di stima della ripartizione modale dei dati di commercio con l'estero. Dati provvisori per il 2023. Non si tiene conto delle modalità diverse da quelle presentate e, per le esportazioni, anche delle "condotte".

Interscambio di servizi di trasporto
(milioni di euro)

	VOCI	2018	2019	2020	2021	2022	2023
CREDITI	Marittimi	4.505	4.860	3.909	4.379	5.586	4.946
	Merci	2.393	2.599	2.250	2.485	3.458	2.983
	Passeggeri	115	157	61	90	68	85
	Servizi logistici ausiliari	1.997	2.103	1.598	1.804	2.061	1.879
	Aerei	4.541	4.499	1.166	1.159	3.138	4.553
	Merci	172	126	173	211	254	148
	Passeggeri	1.843	1.810	271	189	868	1.509
	Servizi logistici ausiliari	2.526	2.563	721	759	2.015	2.896
	Altri	3.364	3.343	2.738	3.683	4.645	3.567
	Merci	1.301	1.302	1.024	1.485	1.820	1.178
	Passeggeri	190	171	43	50	176	164
	Servizi logistici ausiliari	1.873	1.870	1.670	2.148	2.649	2.225
	Servizi postali	921	813	743	1.191	1.155	1.363
Totale	13.329	13.515	8.555	10.413	14.524	14.428	
DEBITI	Marittimi	5.989	6.022	5.712	9.805	12.709	8.033
	Merci	3.785	3.681	3.944	7.757	10.235	5.825
	Passeggeri	48	59	14	16	34	43
	Servizi logistici ausiliari	2.155	2.282	1.753	2.031	2.439	2.166
	Aerei	9.270	9.603	3.801	3.890	8.142	10.979
	Merci	770	704	1.265	1.338	1.299	890
	Passeggeri	6.368	6.671	1.836	1.860	5.190	7.699
	Servizi logistici ausiliari	2.132	2.228	701	692	1.653	2.390
	Altri	7.093	7.200	6.487	8.262	10.296	9.474
	Merci	4.846	4.954	4.474	5.708	7.090	6.676
	Passeggeri	70	65	28	17	42	76
	Servizi logistici ausiliari	2.178	2.181	1.985	2.537	3.164	2.722
	Servizi postali	495	485	543	688	790	786
Totale	22.847	23.310	16.544	22.644	31.937	29.272	
SALDI	Marittimi	-1.484	-1.163	-1.803	-5.425	-7.122	-3.088
	Merci	-1.393	-1.081	-1.694	-5.273	-6.777	-2.842
	Passeggeri	66	98	47	74	33	42
	Servizi logistici ausiliari	-158	-179	-155	-227	-378	-287
	Aerei	-4.729	-5.104	-2.636	-2.731	-5.004	-6.426
	Merci	-598	-578	-1.092	-1.127	-1.045	-742
	Passeggeri	-4.525	-4.861	-1.564	-1.670	-4.322	-6.191
	Servizi logistici ausiliari	394	335	21	67	362	506
	Altri	-3.730	-3.858	-3.750	-4.579	-5.651	-5.907
	Merci	-3.544	-3.653	-3.450	-4.223	-5.271	-5.498
	Passeggeri	120	106	16	33	134	88
	Servizi logistici ausiliari	-305	-311	-316	-389	-515	-497
	Servizi postali	425	329	200	504	365	577
Totale	-9.518	-9.795	-7.988	-12.232	-17.413	-14.844	

Tutti i fascicoli della collana Statistiche sono disponibili sul sito internet della Banca d'Italia:

<http://www.bancaditalia.it/statistiche/>

Eventuali chiarimenti sui dati contenuti in questa pubblicazione possono essere richiesti via e-mail all'indirizzo: statistiche@bancaditalia.it

Pubblicazione non soggetta a registrazione ai sensi dell'art. 3 bis della L. 103/2012