

Indagine sui trasporti internazionali di merci

14 giugno 2021

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

I principali risultati

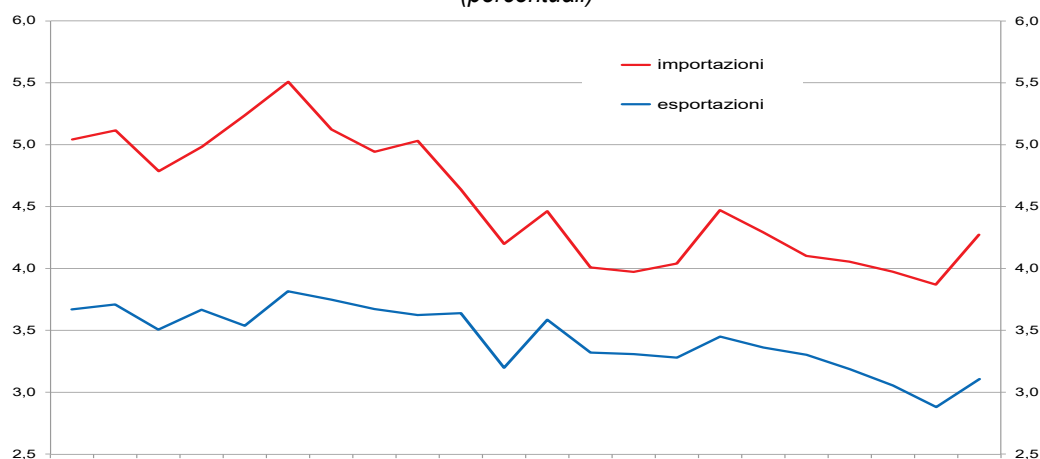
Secondo l'indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci dell'Italia relativa al 2020, la pandemia ha avuto un impatto rilevante sui costi unitari del settore, rimasto pienamente operativo anche nelle fasi di maggiore emergenza sanitaria. L'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate dall'Italia è nel complesso salita, rispettivamente al 3,1 e al 4,3 per cento (da 2,9 e 3,9 nel 2019), interrompendo la tendenza alla diminuzione degli anni precedenti (Fig. 1).

Il settore aereo ha risentito in misura molto marcata del drastico calo dei voli di linea, le cui stive sono ampiamente utilizzate per il trasporto mercantile; il restringimento dell'offerta di carico si è riflesso in un forte aumento dei noli. Nei trasporti marittimi rincari di entità significativa si sono osservati nel comparto container (in particolare nelle tratte provenienti dalla Cina e dagli altri paesi asiatici), in quello Ro-Ro (trasporto di autoveicoli) e nel bulk liquido; sono invece diminuiti i noli nel bulk solido a causa della minore domanda di materie prime. Nei trasporti terrestri i costi medi a tonnellata sono lievemente aumentati nel comparto ferroviario, mentre sono leggermente diminuiti in quello stradale, nonostante l'aggravio di costi per gli operatori dovuto alle maggiori difficoltà nelle spedizioni (come la dilatazione dei tempi di consegna); nei confronti del Regno Unito si è registrato un rialzo dei noli prima dell'entrata in vigore del nuovo accordo sugli scambi e sulla cooperazione con l'Unione europea.

In un contesto di quote di mercato dei vettori italiani mediamente stabili e di contrazione dei volumi trasportati, l'incremento medio dei noli ha determinato un peggioramento del deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia (-6,8 miliardi di euro, da -5,9 nel 2019), concentrato nei comparti aereo e navale; su quest'ultimo ha pesato anche la riduzione dell'attività "estero su estero" effettuata dagli armatori italiani.

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) Sono escluse le merci trasportate tramite condotte (importazioni di gas metano). Dati provvisori per il 2020; 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).

Periodo di riferimento: 2020

Introduzione¹

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/per l'Italia per modalità di carico della merce; si stimano inoltre le quote di mercato dei vettori distinte per nazionalità. Il tonnellaggio di importazioni ed esportazioni trasportato viene invece ricavato dai dati di fonte Istat sul commercio con l'estero². Sulla base di queste informazioni si calcolano le quantità movimentate dai vettori stranieri e da quelli italiani. I costi, 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 dagli armatori non residenti e, più rilevanti, i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori italiani³.

L'indagine relativa al 2020 ha riguardato 212 imprese operanti in Italia e ha rilevato 6.200 "spedizioni tipo"⁴. 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, largamente utilizzato nel trasporto navale) o al netto dei servizi ausiliari. I costi per modalità sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati; la loro evoluzione nel tempo riflette pertanto anche la composizione geografica delle quantità trasportate. Infine, in alcune tipologie di trasporto 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, nonostante le difficoltà causate dalla pandemia

Nel 2020 si è registrata una diminuzione dei costi medi che ha interessato sia i carichi completi sia quelli parziali (Tav. 1), in un contesto di calo dei volumi movimentati (Tav. A.1 in Appendice). Le criticità legate alla pandemia – ritardi, lunghe procedure di controllo, ritorni a vuoto legati a forti sbilanciamenti geografici dei flussi – non hanno inciso sui noli, riflettendosi invece sui margini di profitto degli operatori. La riduzione dei costi di trasporto ha riguardato quasi tutte le aree geografiche; nei confronti del

Regno Unito i noli sono cresciuti in misura significativa nella parte finale dell'anno, a causa dell'accelerazione degli scambi prima dell'entrata in vigore del nuovo accordo sugli scambi e sulla cooperazione con l'Unione Europea. In termini reali, ovvero valutati in rapporto agli indici dei prezzi dei beni esportati (PPIX) o importati (PPIM), i costi medi stradali per tonnellata all'importazione sono lievemente aumentati, portandosi su livelli vicini al massimo dell'ultimo ventennio; quelli all'esportazione sono rimasti invece sostanzialmente stabili (Fig. 2).

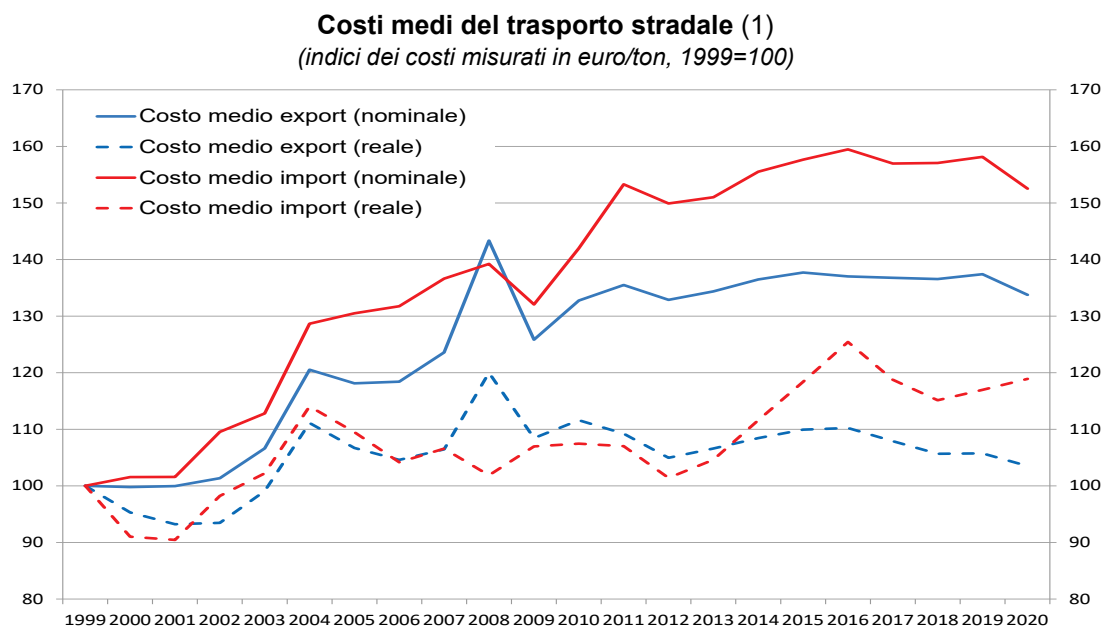
¹ Il testo e l'appendice statistica sono stati curati da Enrico Tosti.

² 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 *feeder*. I dati sono riportati nell'Appendice statistica e il metodo di correzione è descritto in [Metodi e fonti: note metodologiche](#).

³ Per un approfondimento sui trasporti "estero su estero" si veda la nota pubblicata sul sito internet della Banca d'Italia: <http://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/trasporti-internazionali/armatori.pdf>.

⁴ 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).

Figura 2



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e per quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

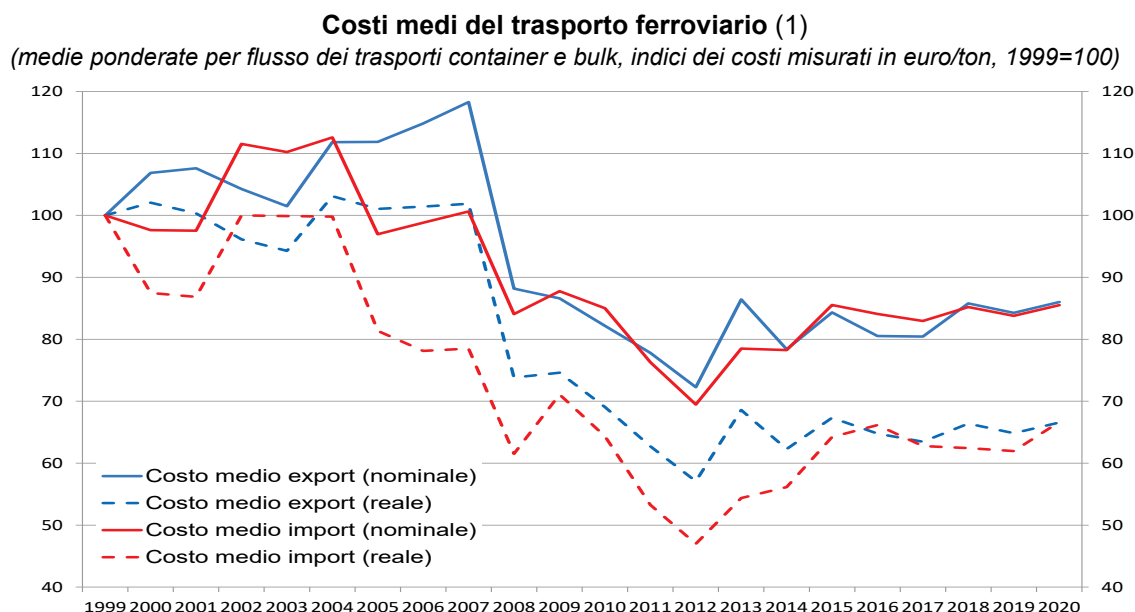
Trasporto ferroviario

Nel 2020 i costi medi ferroviari sono lievemente aumentati

I costi medi del trasporto ferroviario sono lievemente aumentati in entrambe le direzioni dei flussi (Tav. 2); il maggiore ricorso alla ferrovia in alternativa alla strada nei periodi di più forti restrizioni alla movimentazione di persone ha più che compensato gli effetti della minore domanda legata al calo del commercio intraeuropeo. Tra le aree geografiche, l'aumento più marcato è

stato osservato per i noli da/per il Regno Unito, in relazione all'accelerazione degli scambi negli ultimi mesi del 2020. Una diminuzione uniforme si è registrata invece per i paesi balcanici e per quelli ex-URSS, grazie anche a guadagni di efficienza (disponibilità di treni più lunghi). In termini reali, i costi medi ferroviari sono rimasti su livelli prossimi a quelli osservati nell'ultimo quinquennio, su valori di poco superiori al minimo del 2012 (Fig. 3).

Figura 3



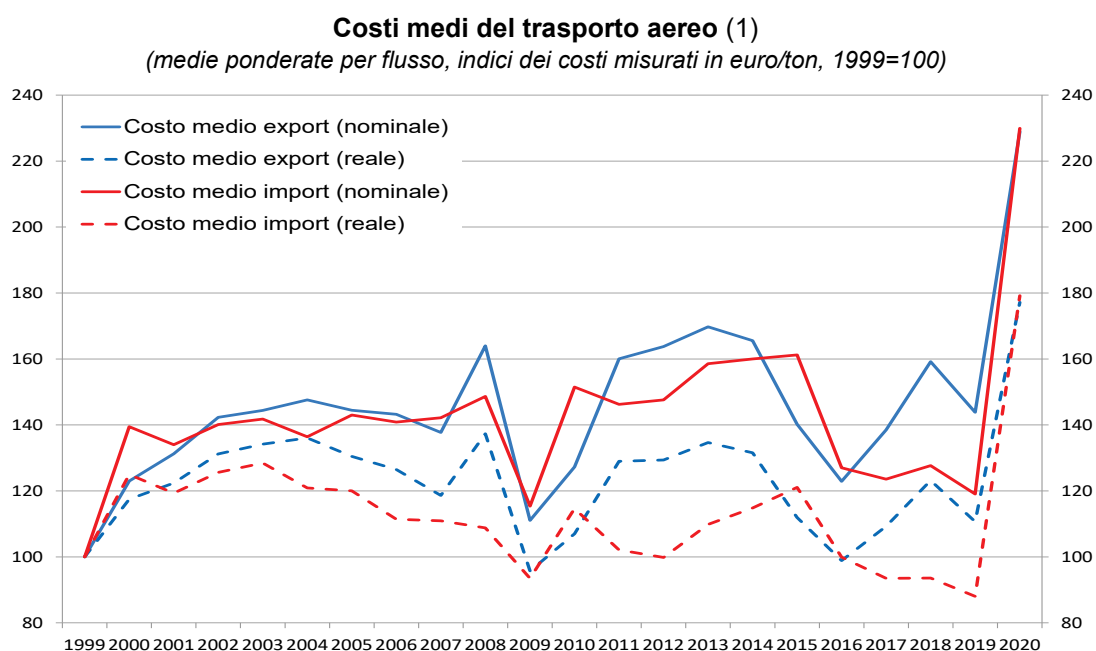
(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e per quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

Trasporto aereo

I costi del trasporto aereo sono aumentati in misura eccezionale

La pandemia ha colpito intensamente il settore del cargo aereo, che tipicamente fa ampio utilizzo della capacità di stiva degli aerei passeggeri: la forte riduzione di questi ultimi ha infatti determinato un marcato restringimento dell'offerta di carico, con un aumento eccezionale dei noli unitari. In media essi sono quasi raddoppiati all'importazione e sono cresciuti del 60 per cento all'esportazione (Tav. 3 e Fig. 4). Anche in termini reali i costi medi hanno raggiunto i livelli più elevati degli ultimi venti anni.

Figura 4



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

Trasporto navale

I costi navali vengono rilevati distintamente per modalità di carico (container, *bulk*, *general cargo* e Ro-Ro; cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#)) per tenere conto delle peculiarità tariffarie esistenti.

Trasporto container

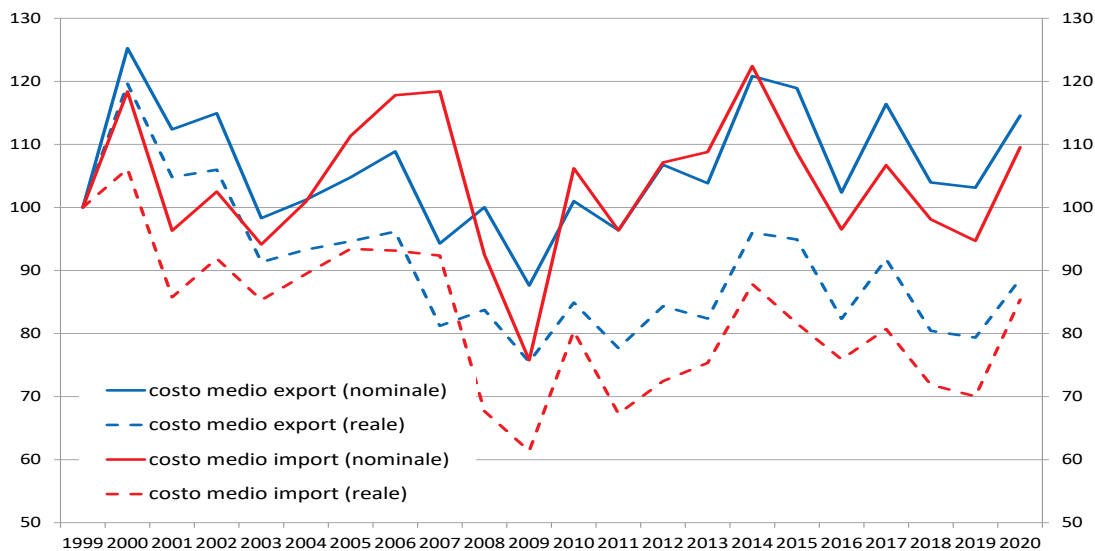
I noli navali container in \$/TEU sono fortemente aumentati

Nel 2020 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 forti incrementi (in media superiori al 30 per cento per le esportazioni e al 50 per cento per le importazioni), in particolare nelle tratte con la Cina e gli altri paesi asiatici (Tav. 4). Nelle rotte all'interno del Mediterraneo e in quelle che attraversano lo stretto di Gibilterra (da/per l'America, il resto dell'Africa e dell'Europa) il rialzo dei noli è stato più contenuto, attenuandosi parzialmente sul finire dell'anno.

Poiché gli altri fattori di costo, principalmente i servizi ausiliari, sono rimasti mediamente stabili, i noli complessivi in euro/ton in media d'anno hanno segnato un incremento più contenuto, tra l'11 e il 16 per cento. In termini reali si mantengono su livelli inferiori a quelli precedenti la crisi del 2008-09 (Fig. 5).

Figura 5

Costi medi del trasporto navale: container (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 1999=100)



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e per quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

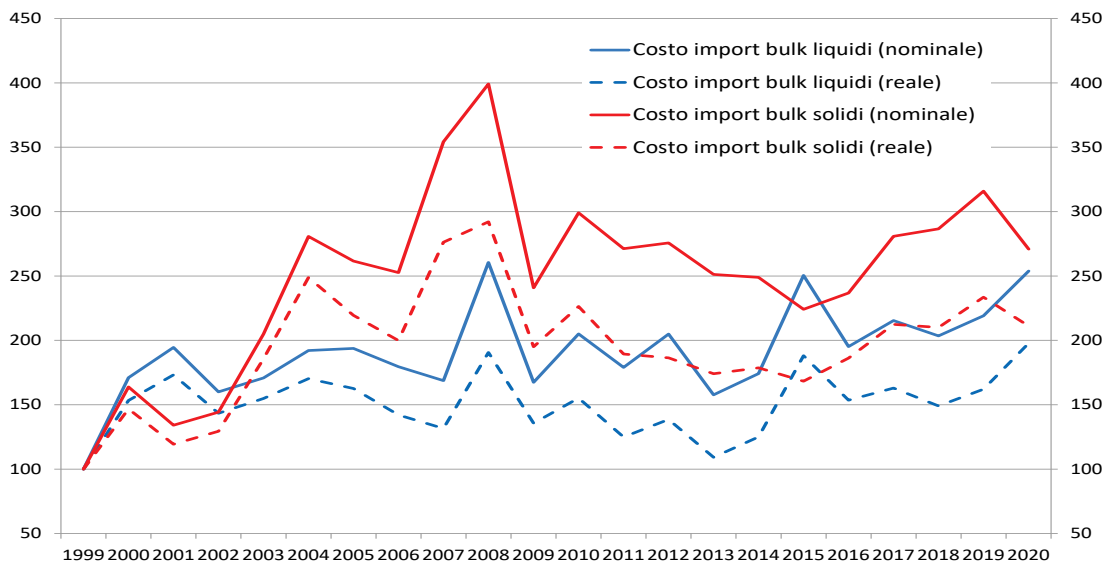
Trasporto navale bulk (liquidi e solidi)

Andamenti differenziati tra i noli bulk

Il settore *bulk* ha risentito del brusco calo della domanda mondiale di materie prime nella fase iniziale della pandemia, cui è seguito un recupero grazie soprattutto alla vivace ripresa dell'attività industriale in Cina e in altri paesi asiatici. Nella media del 2020 sono aumentate in misura significativa le quotazioni del trasporto di petrolio e derivati, a fronte di una riduzione dei noli per il trasporto di prodotti chimici. Tra i *bulk* solidi, le granaglie hanno registrato un incremento assai contenuto (in \$/ton), mentre sono diminuiti i noli per i minerali (Tav. 5). In termini reali i costi medi navali *bulk* (inclusi i servizi ausiliari) all'importazione relativi ai carichi solidi rimangono su livelli elevati, anche se significativamente inferiori ai massimi storici registrati poco prima della crisi del 2008-09 (Fig. 6); quelli relativi ai *bulk* liquidi hanno raggiunto il massimo nel ventennio considerato.

Figura 6

Costi medi del trasporto navale: bulk (liquidi e solidi) all'importazione (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 1999=100)



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

L'ANDAMENTO DEI NOLI MARITTIMI E AEREI E GLI EFFETTI DELLA PANDEMIA

La disponibilità di informazioni con frequenza trimestrale per il trasporto navale container e bulk e semestrale per quello aereo, raccolte nell'ambito dell'indagine, consente di valutare l'andamento dei noli nelle diverse fasi della pandemia nell'arco del 2020; indicazioni sulla prosecuzione delle tendenze nei primi mesi del 2021 provengono da riviste specializzate e fonti pubbliche.

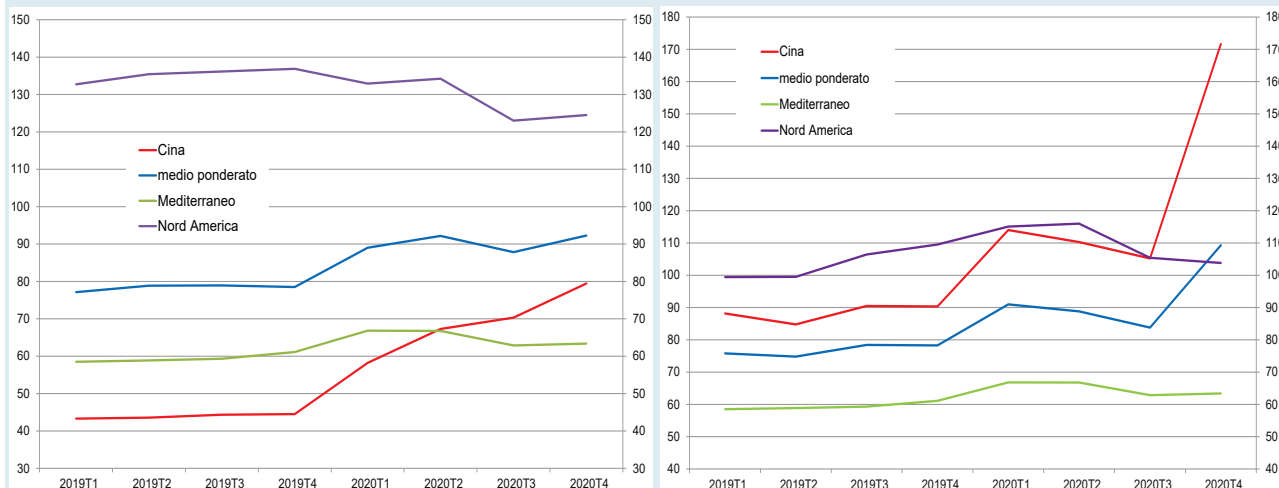
Considerando le tariffe complessive in euro/ton, nella nave container si sono registrati in media incrementi significativi nel primo e, soprattutto, nel quarto trimestre (fig. A). I rincari sono in larga parte attribuibili alle tratte con la Cina (e altre aree asiatiche), gradualmente dal lato delle esportazioni, concentrati a fine anno dal lato delle importazioni; variazioni più contenute o pressoché nulle si sono registrate per le altre aree geografiche. Le interviste agli armatori hanno evidenziato che il crollo della domanda di carico nella fase iniziale della pandemia li ha indotti a ridurre l'offerta, spostando i container in zone diverse dall'estremo Oriente e riducendo drasticamente le partenze delle navi (*blank sailings*). Alla rapida ripresa dell'economia cinese la mancanza di un'adeguata capacità di carico ha pertanto provocato un forte rialzo dei prezzi, verosimilmente favorito dall'elevata concentrazione esistente tra gli armatori, che è proseguito anche nei primi mesi del 2021.

Figura A

Costi medi del trasporto navale container (2019-2020) (medie trimestrali in euro a tonnellata, inclusi i servizi ausiliari)

a) Esportazioni

b) Importazioni

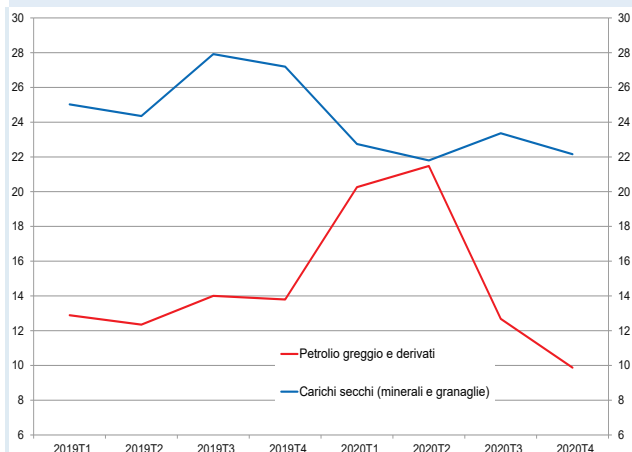


Nei trasporti bulk l'andamento infra-annuale dei noli è stato differenziato tra le due principali tipologie (liquidi e solidi). I costi del trasporto di petrolio e derivati hanno registrato un forte rialzo nella prima metà dell'anno – determinato dal temporaneo e insolito utilizzo delle navi come depositi di stoccaggio a seguito del crollo della domanda di tali prodotti – a cui è seguita una sensibile diminuzione (fig. B, pannello a), proseguita anche nei primi mesi del 2021. Per i carichi solidi invece i noli si sono ridotti nel primo semestre, riflettendo il drastico calo dell'attività economica mondiale, e sono rimasti pressoché stabili nella seconda parte dell'anno; nei primi mesi del 2021 essi hanno mostrato una ripresa, confermata dall'andamento degli indici settoriali (ad esempio, il *Dry Baltic index*).

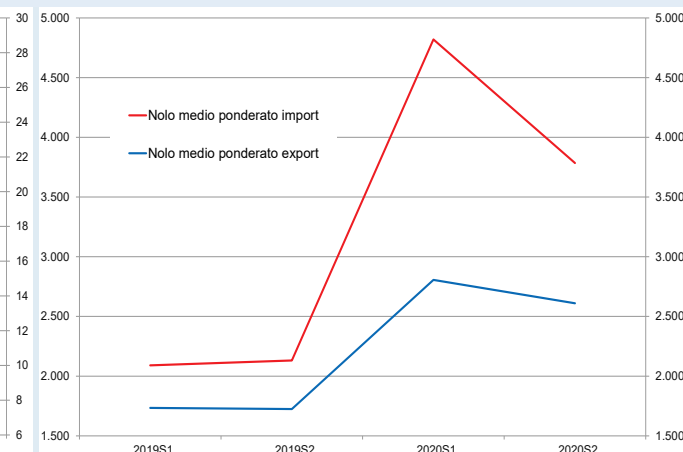
Nel comparto aereo (fig. B, pannello b) i noli sono aumentati in misura eccezionale già nel primo semestre del 2020, a seguito della ridotta capacità di carico degli aerei passeggeri anche per l'utilizzo di mezzi cargo per attività connesse al contenimento della pandemia (come il trasporto di dispositivi medici); il rialzo è stato parzialmente riassorbito nella seconda metà dell'anno con il ripristino di parte dei voli di linea. Nei primi mesi del 2021 permane una situazione di diffusa incertezza nel mercato dei noli cargo, su cui continua a pesare l'andamento ancora debole dei flussi turistici internazionali.

Costi medi del trasporto navale bulk e del trasporto aereo (2019-2020)
(medie ponderate in euro a tonnellata, inclusi i servizi ausiliari)

a) Nave bulk importazioni (dati trimestrali)



b) Aereo (dati semestrali)



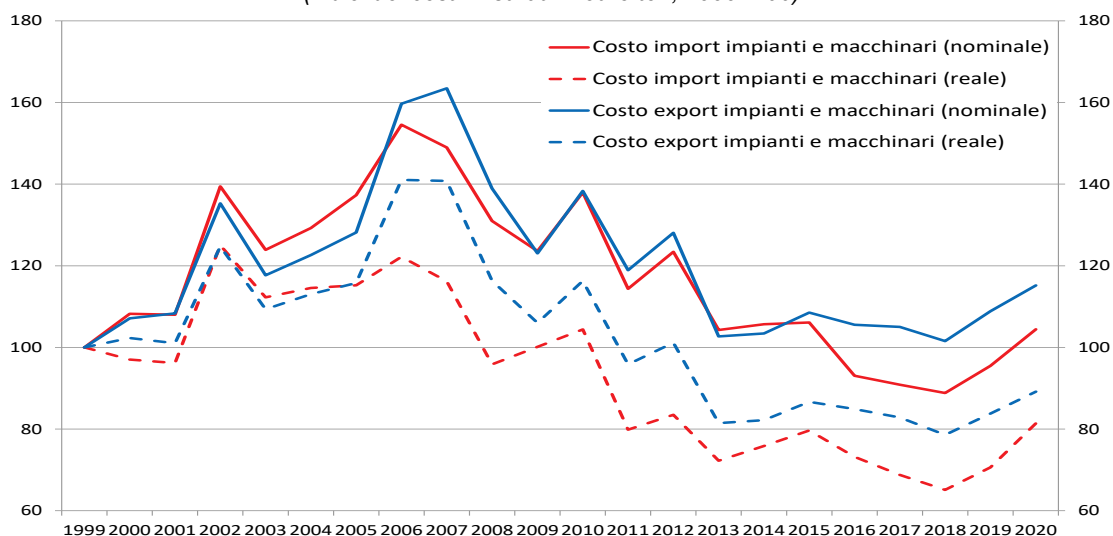
Trasporto general cargo e Ro-Ro

I costi navali general cargo per il trasporto di macchinari, impianti e mezzi di trasporto sono in crescita

Nel 2020 i costi medi in euro/ton sono aumentati nella categoria più rilevante del *general cargo*, relativa al trasporto di “impianti, macchinari e mezzi di trasporto” (Tav. 6). I costi medi (comprensivi dei servizi ausiliari e in euro/tonnellata) rimangono comunque su livelli storicamente bassi, in termini sia nominali sia reali (Fig. 7). Sono invece diminuiti i noli nelle restanti tipologie (“prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali” e “tubi e materiali metallici”).

Figura 7

Costi medi della nave general cargo: trasporto impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 1999=100)



(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e per quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

I costi navali Ro-Ro sono aumentati

Nel comparto Ro-Ro (trasporto di veicoli stradali, in larga parte nell'area mediterranea e con tariffe denominate in euro) i costi sono aumentati significativamente nel 2020 (Tav. 7); in questo settore l'incremento dei costi operativi legato all'introduzione dell'obbligo di impiegare carburanti meno

inquinanti (a basso tenore di zolfo⁵) si è riflesso sui noli nella prima parte dell'anno. Il rialzo ha riguardato quasi tutte le aree geografiche, tranne una delle tratte più rilevanti (da/per la Turchia), i cui noli erano già significativamente cresciuti negli anni precedenti.

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 Italia⁶ 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 trasportati rispetto a quelli contrattati.

I costi del trasporto di gas metano sono diminuiti

Nel 2020 i costi sono in media diminuiti del 2,3 per cento rispetto all'anno precedente, risentendo della significativa riduzione di quelli relativi alle importazioni dall'Algeria, mentre la spesa riconducibile all'altro tra i principali paesi fornitori (Russia) è lievemente aumentata (Tav. 8). Nel corso dell'anno è entrato in funzione il nuovo gasdotto Trans Adriatic Pipeline (TAP), che

consentirà all'Italia di diversificare le proprie fonti di approvvigionamento (ed eventualmente favorire la ri-esportazione del gas azero).

Le quote di mercato dei vettori

Dal 2002 viene effettuata anche una rilevazione campionaria finalizzata alla stima della ripartizione del trasporto navale di merci da e per l'Italia tra vettori italiani ed esteri. Tale indagine costituisce una fonte informativa non facilmente disponibile in ambito internazionale; infatti, le statistiche disponibili fanno spesso riferimento al soggetto proprietario del mezzo (*ship owner*) e non all'effettivo operatore e fornitore del servizio (*ship operator*), sulla base del quale va invece determinata la residenza ai fini della compilazione della bilancia dei pagamenti e a cui è quindi rivolta l'indagine campionaria. Per il trasporto stradale si utilizzano informazioni provenienti dall'indagine sul turismo internazionale dell'Italia e per la modalità aerea si elaborano invece dati tratti dalle fonti amministrative (per maggiori dettagli, cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#)).

Le quote di mercato dei vettori italiani sono rimaste in media stabili

Nel 2020 la quota di mercato media complessiva dei vettori italiani, calcolata ponderando sulla base dei costi del trasporto, è rimasta pressoché stabile rispetto all'anno precedente (15,6 per cento, da 15,3 nel 2019). Nel settore marittimo l'incidenza media è risalita all'11,6 per cento, il valore più alto nell'ultimo decennio (Tav. 9); l'aumento delle quote nel Ro-Ro, nel *general cargo* e nel container ha più che controbilanciato la riduzione nei settori *bulk*.

In un contesto di riduzione della flotta controllata dagli armatori residenti, tale incremento si è però riflesso in una contrazione significativa dell'attività "estero su estero". Nel trasporto stradale il peso dei vettori italiani è sceso per la prima volta sotto il 20 per cento; anche nel comparto aereo si è toccato un minimo storico (15,1 per cento).

Le quote di mercato per nazionalità dei vettori hanno mostrato variazioni contenute rispetto allo scorso anno. Le società armatoriali a capitale di controllo svizzero mantengono la quota più elevata nel trasporto container, mentre nei trasporti *bulk* e in quelli *general cargo* prevalgono rispettivamente gli armatori greci e turchi. Nel settore Ro-Ro la quota più elevata, superiore al 50 per cento, è invece appannaggio degli armatori italiani, i quali detengono quote rilevanti anche nei trasporti *bulk* liquidi

⁵ In ambito europeo l'obbligo è stato introdotto, a partire dal 1 gennaio 2020, dalla Direttiva 2016/802 del Parlamento Europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2016.

⁶ In particolare, per il gas russo il punto 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 e per il gas dalla Libia sulla costa libica.

e in quelli general cargo, a fronte di posizioni marginali nel settore container e in quello dei *bulk* solidi (Tav. 10).

La bilancia dei trasporti mercantili

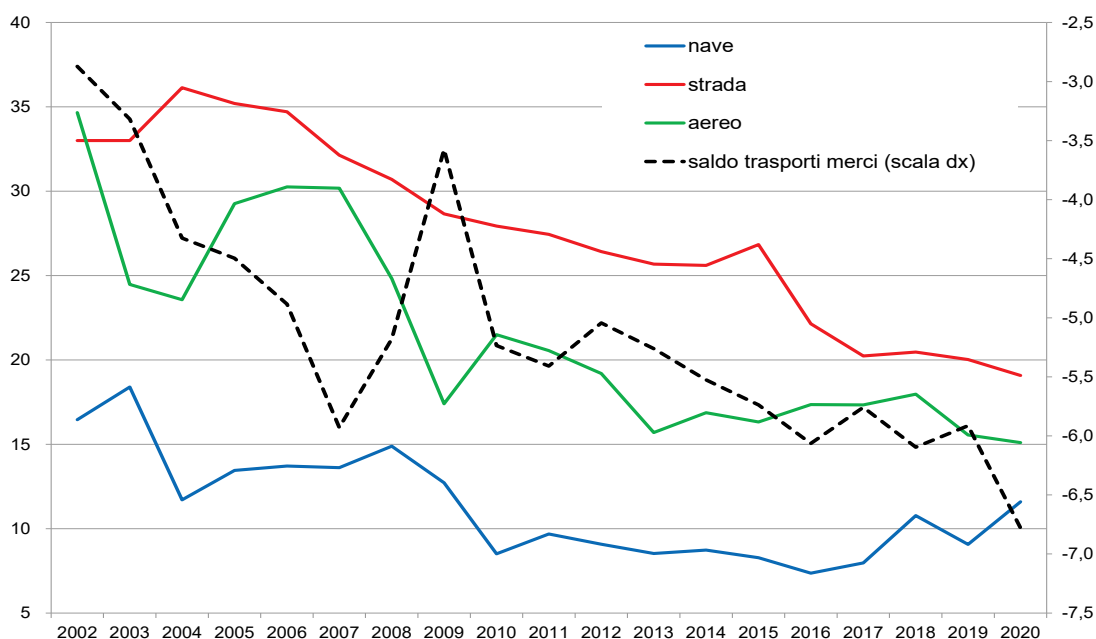
Nel 2020 il deficit nella bilancia dei trasporti mercantili si è ampliato

La bilancia dei trasporti mercantili presenta, date le basse quote di mercato detenute dai vettori italiani, un deficit strutturale che nell'ultimo decennio ha oscillato tra i 5 e i 6 miliardi di euro all'anno, rappresentando in media circa i due terzi del disavanzo complessivo dei servizi di trasporto (Tav. 11). Le fluttuazioni sono largamente determinate dagli effetti del ciclo economico sui costi medi (Fig. 8).

Nel 2020 il deficit si è ampliato, raggiungendo il picco negativo degli ultimi venti anni (-6,8 miliardi). In un contesto di quote di mercato dei vettori italiani mediamente stabili e di contrazione dei volumi trasportati, il peggioramento è dovuto all'incremento medio dei noli, concentrato nei comparti aereo e navale; su quest'ultimo ha pesato anche la riduzione dell'attività "estero su estero" effettuata dagli armatori italiani.

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.

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 2020)

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 2019	Import (euro/ton)	Var.% sul 2019	Carico completo (euro/veicolo)	Var. % sul 2019	Carico parziale (euro/ton)	Var. % sul 2019
Austria – Svizzera	101,9	-2,3	101,8	-2,2	1.040	5,5	175,5	-3,6
Benelux	117,5	-10,5	117,4	-10,6	1.651	-3,2	175,0	-15,0
Est Europa (1)	105,9	0,8	96,9	-0,6	1.157	3,3	166,4	-2,6
Francia	99,4	2,7	100,0	2,2	1.294	-8,9	155,4	9,5
Germania	107,9	-3,5	107,2	-3,1	1.435	-7,6	165,5	-0,3
Grecia – Turchia	127,2	-2,9	135,3	7,5	2.275	0,4	178,3	7,3
Paesi balcanici	127,7	-13,2	128,2	-13,2	1.391	-0,6	214,0	-17,7
Paesi baltici	141,5	-17,1	149,8	-17,4	2.666	-1,9	178,8	-20,0
Paesi ex URSS	256,4	9,2	195,3	8,4	3.402	-4,4	326,3	15,6
Regno Unito - Irlanda	184,8	-4,8	159,0	-6,5	2.746	2,3	252,3	-6,1
Scandinavia	151,2	0,3	160,5	1,2	2.463	-5,9	225,7	4,8
Spagna – Portogallo	117,2	-0,2	105,4	-3,5	1.687	-0,1	162,5	-1,5
Media ponderata (2)	117,1	-2,7	111,3	-3,5	1.516	-2,7	177,7	-2,9

(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 2020)

Area geografica	Costi complessivi (tutte le tipologie di carico)				Costi trasporto container			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2019	Import (euro/ton)	Var. % sul 2019	Export (euro/ton)	Var. % sul 2019	Import (euro/ton)	Var. % sul 2019
Austria – Svizzera	39,1	4,4	38,4	5,7	42,9	-5,3	42,5	-5,6
Benelux	53,6	2,1	49,5	-1,1	59,4	4,1	56,0	2,5
Est Europa (1)	54,2	-2,4	54,3	2,1	54,1	-10,7	51,3	-10,3
Francia	47,4	2,2	43,3	3,1	52,9	0,9	51,8	0,3
Germania	46,1	0,8	45,3	2,8	51,6	0,2	53,5	1,2
Grecia – Turchia	70,6	-0,3	68,0	-3,3	78,6	8,7	86,2	10,9
Paesi balcanici	62,4	-2,7	56,3	2,3	61,2	-11,6	55,2	-10,8
Paesi baltici	82,4	-4,8	85,7	0,8	81,0	-13,2	88,4	-13,6
Paesi ex URSS	93,5	-8,0	93,3	2,2	93,0	-13,8	88,5	-13,6
Regno Unito-Irlanda	73,3	23,1	66,8	15,2	85,8	38,7	86,9	38,6
Scandinavia	68,5	-0,7	61,3	-8,3	76,0	10,4	74,5	9,9
Spagna – Portogallo	55,3	2,1	51,3	-4,0	65,4	6,6	57,2	3,1
Media ponderata (2)	52,3	2,1	48,2	2,1	57,9	1,2	53,5	-1,5

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

Costi medi del trasporto aereo
(anno 2020)

Area geografica	Esportazioni (inclusi servizi ausiliari)		Importazioni (inclusi servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Var. % sul 2019	Euro/ton	Var. % sul 2019
Europa	3.500	79,5	3.500	79,5
Russia	3.112	-13,5	3.112	-13,5
Mediterraneo e Medio Oriente	1.779	12,9	1.779	12,9
Resto dell'Africa	2.912	41,1	2.912	41,1
India	1.886	58,9	3.801	81,1
Indonesia - Singapore	1.645	4,9	3.801	63,6
Cina	1.250	-11,8	5.505	118,6
Giappone - Corea	2.871	46,5	3.670	43,5
Oceania	6.065	98,5	6.065	98,5
Stati Uniti e Canada	4.308	126,3	2.395	112,9
America Centromeridionale	4.989	94,7	4.989	94,7
Media ponderata (1)	2.879	59,2	4.039	93,1

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto navale container
(anno 2020)

Area geografica	Costi medi complessivi (euro/ton) (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (\$/TEU) (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export	Var. % sul 2019	Import	Var. % sul 2019	Export	Var. % sul 2019	Import	Var. % sul 2019
Europa e Mediterraneo	93,4	6,0	90,9	2,4	456,7	39,8	456,5	36,3
Resto dell'Africa	140,4	11,8	134,1	5,3	1.130,9	28,0	1.130,6	24,8
Medio Oriente	108,9	23,9	104,8	18,2	728,4	82,3	728,2	77,7
India	104,7	13,6	136,9	24,1	670,8	43,4	1.175,7	65,1
Sud Est Asiatico	110,4	43,3	158,1	37,8	750,4	184,1	1.479,1	91,8
Cina e Giappone	97,6	34,4	154,5	32,0	554,2	186,6	1.396,5	76,5
Oceania	167,4	31,5	159,5	23,7	1.404,4	68,3	1.404,1	64,1
USA e Canada	157,1	-4,2	138,5	4,6	1.225,3	-4,0	1.060,5	24,5
Centro America	142,8	2,8	137,0	-2,6	1.029,5	10,2	1.029,2	7,5
Sud America	87,7	6,1	85,4	2,7	407,1	49,9	407,0	46,1
Media ponderata(1)	118,8	11,1	122,0	15,6	780,7	32,4	897,5	53,9

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto navale bulk: liquidi e solidi
(anno 2020)

Tipologia mercantile		Costi medi all'importazione			
		Euro/ton (inclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2019	\$/ton (esclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2019
Carichi liquidi	Petrolio e derivati	15,8	19,4	15,9	24,2
	Prodotti Chimici	82,5	-10,3	85,4	-10,3
Carichi solidi	Carbone/Minerali	16,8	-21,5	11,2	-16,9
	Granaglie	31,6	-8,9	23,8	3,6

Costi medi del trasporto navale general cargo
(anno 2020)

Tipologia mercantile	Export		Import	
	Euro/ton	Var. % sul 2019	Euro/ton	Var. % sul 2019
Impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)	246,4	5,8	228,0	9,4
Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali	59,0	-14,9	68,1	-12,0
Tubi e materiali metallici (2)	67,5	-7,2	65,6	-9,9

(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 2020)

Area geografica	Media di esportazioni e importazioni (inclusi i servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Variazione % sul 2019
Balcani	26,6	17,8
Francia	21,5	42,4
Grecia	50,8	3,5
Nord Europa	263,7	23,4
Nord Africa (esclusa la Tunisia)	142,5	23,9
Spagna	62,9	7,0
Tunisia-Malta	58,8	8,2
Turchia	70,1	-5,2
Altri paesi	271,5	22,6
Media ponderata (1)	153,9	13,9

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto via condotte (gas metano)
(anno 2020)

Punto di entrata	Paesi di origine del gas metano	Euro/ton	Variazione % sul 2019
Mazara del Vallo	ALGERIA	22,5	-25,9
Gela	LIBIA	32,3	20,5
Passo Gries	NORVEGIA/PAESI BASSI	61,5	20,8
Tarvisio	RUSSIA	1,5	2,8
Media ponderata (1)		18,4	-2,3

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

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		16,5	33,0	34,7	24,1
2003	27,7	10,3	11,9	24,4		18,4	33,0	24,5	24,6
2004	19,4	12,9	5,7	14,6		11,7	36,1	23,6	22,7
2005	20,8	8,6	8,9	17,7		13,5	35,2	29,3	23,9
2006	19,6	15,5	9,3	16,7		13,7	34,7	30,3	23,9
2007	21,5	13,6	7,9	17,9		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	11,6	19,1	15,1	15,6

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

Quote di mercato per nazionalità dei vettori navali nel 2020
(percentuali, importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia via nave)

Container	Bulk solidi	Bulk liquidi	General Cargo	Ro-Ro					
Svizzera	30,6	Grecia	20,4	Grecia	43,9	Turchia	27,4	Italia	55,6
Germania	16,9	Turchia	17,3	Italia	8,2	Italia	14,3	Grecia	19,8
Danimarca	10,8	Germania	7,6	Svizzera	7,3	Svizzera	7,5	Turchia	8,1
Francia	8,7	Giappone	5,9	Regno Unito	6,9	Norvegia	6,6	Giappone	6,3
Taiwan	8,7	India	4,3	Stati Uniti	4,8	Paesi Bassi	5,7	Norvegia	3,3
Cina	7,6	Stati Uniti	4,0	Paesi Bassi	3,8	Russia	4,8	Tunisia	3,2
Giappone	3,5	Svizzera	3,2	Bermuda	3,8	Germania	3,9	Svizzera	1,8
Stati Uniti	2,5	Hong Kong	3,2	Giappone	3,1	Bulgaria	3,3	Stati Uniti	0,6
Italia	2,3	Monaco	3,1	Danimarca	2,7	Grecia	3,2	Corea del Sud	0,4
Israele	2,0	Cina	2,8	Turchia	1,6	Ucraina	2,8	Croazia	0,4
Turchia	1,7	Regno Unito	2,6	Norvegia	1,4	Sud Africa	2,7	Svezia	0,2
Hong Kong	1,5	Bulgaria	2,3	Malesia	1,2	Isole Cayman	1,6	Polonia	0,1
Regno Unito	1,0	Bermuda	2,2	Russia	1,2	Spagna	1,6	Francia	0,1
Corea del Sud	0,6	Italia	1,7	Francia	1,2	Libano	1,4	Arabia Saudita	0,0
Lebanon	0,5	Canada	1,7	Canada	1,0	Cina	1,4	Spagna	0,0
Romania	0,4	Singapore	1,5	Monaco	1,0	Corea del Sud	1,3	Albania	0,0
Singapore	0,2	Estonia	1,5	Singapore	0,8	Albania	1,3	Cipro	0,0
Totale parziale	99,5	Totale parziale	85,4	Totale parziale	93,9	Totale parziale	90,6	Totale parziale	100,0
Altri paesi	0,5	Altri paesi	14,6	Altri paesi	6,1	Altri paesi	9,4	Altri paesi	0,0
Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0

Bilancia dei trasporti mercantili*(milioni di euro o valori percentuali)*

Flussi	Modo di trasporto	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Crediti	Nave	3.948	4.006	3.886	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.785
	<i>di cui: estero su estero</i>	2.587	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.502	2.802	2.146
	Aereo	296	281	289	299	286	287	352	376	319	346
	Strada	2.733	2.502	2.761	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.718
	Ferrovia	29	29	26	28	30	30	30	30	34	38
	Condotte	6	6	6	10	11	12	12	15	15	8
	Totale	7.011	6.823	6.967	6.825	7.417	7.293	7.878	7.754	7.981	6.894
Debiti	Nave	5.836	5.626	5.310	5.274	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884	5.607
	Aereo	645	646	808	864	817	753	906	960	884	1.437
	Strada	5.062	4.775	5.131	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.748
	Ferrovia	334	289	342	378	372	380	404	399	384	343
	Condotte	542	533	639	574	587	563	543	308	443	539
	Totale	12.420	11.868	12.229	12.351	13.154	13.356	13.637	13.850	13.895	13.674
Saldi	Nave	-1.889	-1.620	-1.424	-1.676	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.823
	Aereo	-350	-365	-519	-565	-531	-466	-554	-584	-565	-1.091
	Strada	-2.329	-2.273	-2.371	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.030
	Ferrovia	-305	-260	-316	-350	-342	-349	-374	-369	-351	-305
	Condotte	-537	-527	-633	-563	-576	-550	-531	-293	-428	-531
	Totale (A)	-5.409	-5.044	-5.262	-5.526	-5.737	-6.064	-5.758	-6.096	-5.914	-6.780
<i>Memo:</i>											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)		-8.677	-8.223	-7.934	-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-9.795	-8.009
<i>A in percentuale di B</i>		62,3	61,3	66,3	66,7	68,6	72,0	62,4	64,0	60,4	84,7
Saldo di conto corrente		-46.576	-3.746	17.879	30.904	23.529	43.997	44.763	44.487	57.413	58.585

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

Appendice statistica

Tavola A.1

Volumi esportati e importati per modalità di trasporto (1)
(milioni di tonnellate o 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			
1999	127,3	55,7	16,7	19,5		9,1	16,8	35,0	0,4	42,9
2000	129,7	60,1	17,8	20,7		9,8	17,6	38,4	0,5	38,6
2001	124,3	61,1	17,1	21,6		9,9	17,6	40,2	0,4	38,0
2002	121,4	59,9	17,0	21,7		9,8	17,0	42,3	0,3	41,5
2003	117,7	62,7	18,2	22,5		10,1	17,2	44,4	0,4	42,4
2004	114,3	69,8	17,8	23,6		10,7	17,9	47,9	0,4	47,4
2005	113,7	66,5	17,3	23,1		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	75,7	34,6	21,9	10,7	4,1	13,4	17,3	55,5	0,4	35,4
2020 (in %)	28,1	12,9	8,2	4,0	1,5	5,0	6,4	20,6	0,2	13,2
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
1999	18,7	4,5	19,2	8,6		7,9	5,0	36,9	0,4	
2000	18,1	4,4	20,9	9,7		8,7	5,2	39,5	0,4	
2001	18,2	3,9	20,8	9,6		9,2	5,4	40,3	0,4	
2002	18,0	3,3	21,8	9,7		9,3	5,5	40,7	0,5	
2003	21,0	2,6	20,8	9,1		9,5	5,6	40,8	0,4	
2004	21,3	2,4	22,3	9,8		10,3	5,8	43,5	0,5	
2005	24,7	2,1	23,0	10,3		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	18,2	2,8	24,2	6,9	4,6	10,9	7,3	56,6	0,4	
2020 (in %)	13,8	2,1	18,3	5,3	3,5	8,2	5,5	42,9	0,3	

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 2020.

Valori esportati e importati per modalità di trasporto (1)
(miliardi di euro o 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			
1999	18,0	6,6	41,5	19,1		14,6	18,0	67,9	15,8	
2000	31,3	7,4	47,2	23,0		17,3	20,7	82,5	20,1	
2001	28,2	7,6	44,2	22,3		18,5	21,6	91,2	20,0	
2002	25,3	7,0	40,2	20,2		18,5	21,2	94,8	19,8	
2003	24,5	6,6	37,3	19,4		19,1	21,5	100,2	18,6	
2004	25,6	7,6	37,3	21,4		20,9	23,1	111,7	19,7	
2005	33,6	7,7	36,8	21,3		22,1	23,8	120,3	21,2	
2006	39,9	8,0	38,5	22,0	5,9	24,6	26,6	136,3	22,3	
2007	41,6	9,3	44,0	25,4	6,4	26,3	28,7	153,2	20,5	
2008	49,8	11,2	45,2	24,2	6,3	25,1	27,8	147,8	20,3	
2009	31,2	7,9	36,7	14,6	4,9	20,4	22,5	121,8	18,3	
2010	45,7	9,3	49,7	20,0	6,0	24,0	26,6	144,1	20,9	
2011	54,9	11,8	52,6	22,5	6,7	25,1	27,9	152,9	22,8	
2012	53,8	10,7	44,8	18,9	6,1	22,8	25,4	142,3	23,5	
2013	49,3	7,8	43,5	17,7	5,9	29,2	23,8	138,4	22,5	
2014	40,9	7,5	46,5	18,4	6,3	29,5	24,9	140,4	23,4	
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	22,9	10,6	51,4	11,2	12,0	35,0	23,3	156,0	36,5	8,7
2020 (in %)	6,2	2,9	14,0	3,0	3,3	9,5	6,3	42,4	9,9	2,4
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
1999	2,9	1,3	43,7	22,0		19,8	10,5	98,7	17,9	
2000	4,9	1,3	52,5	25,6		23,5	11,9	112,4	22,8	
2001	4,5	1,2	54,1	24,9		25,9	12,6	119,1	24,3	
2002	4,2	1,0	53,0	22,7		26,0	12,4	116,7	24,4	
2003	4,9	0,8	48,6	20,1		27,2	12,6	118,4	23,0	
2004	5,6	0,6	50,8	20,3		30,1	13,7	129,0	24,4	
2005	8,7	0,4	52,6	19,3		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	7,5	1,1	73,2	16,4	15,7	45,3	16,2	207,4	46,3	
2020 (in %)	1,7	0,3	17,1	3,8	3,7	10,5	3,8	48,3	10,8	

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 2020.

Valori medi unitari per modalità di trasporto (1)
(euro/ton)

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
1999	142	119	2.488	980		1.609	1.072	1.939	36.929	
2000	241	123	2.649	1.112		1.770	1.175	2.148	42.367	
2001	227	124	2.588	1.035		1.862	1.226	2.269	54.425	
2002	209	116	2.361	933		1.896	1.249	2.242	57.581	
2003	209	105	2.047	864		1.884	1.251	2.255	48.422	
2004	224	109	2.103	909		1.945	1.289	2.335	53.762	
2005	295	116	2.121	922		2.042	1.330	2.404	59.066	
2006	360	122	1.928	924	1.158	2.116	1.388	2.528	59.252	
2007	365	133	2.014	1.016	1.302	2.217	1.440	2.621	53.885	
2008	466	164	2.168	1.064	1.384	2.271	1.492	2.723	60.377	
2009	314	161	2.171	984	1.172	2.196	1.414	2.543	52.471	
2010	431	183	2.364	988	1.430	2.233	1.398	2.588	64.753	
2011	561	214	2.608	1.058	1.514	2.338	1.475	2.740	71.558	
2012	681	208	2.696	1.070	1.565	2.268	1.466	2.702	76.457	
2013	601	165	2.495	960	1.800	2.594	1.321	2.585	82.822	
2014	553	167	2.553	948	1.925	2.498	1.311	2.512	76.832	
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	302	308	2.341	1.046	2.945	2.609	1.344	2.809	84.598	245
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
1999	157	277	2.279	2.545		2.511	2.116	2.677	40.282	
2000	271	287	2.515	2.637		2.717	2.278	2.845	51.982	
2001	249	300	2.594	2.610		2.808	2.340	2.951	54.715	
2002	233	299	2.436	2.336		2.800	2.251	2.868	53.508	
2003	235	291	2.337	2.213		2.863	2.267	2.902	51.256	
2004	263	261	2.275	2.060		2.920	2.339	2.963	51.160	
2005	352	211	2.288	1.868		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	410	400	3.027	2.364	3.405	4.162	2.224	3.660	103.595	

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 2020.

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