

Indagine sui trasporti internazionali di merci

28 luglio 2017

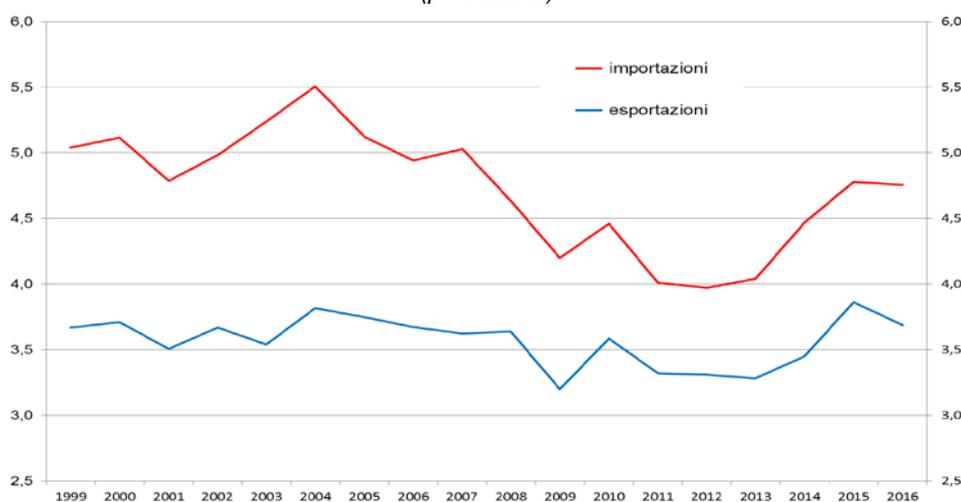
 Per informazioni: statistiche@bancaditalia.it
www.bancaditalia.it/statistiche/index.html

I principali risultati

La bilancia dei pagamenti dell'Italia ha registrato nel 2016 un deficit dei trasporti mercantili pari a quasi 6 miliardi di euro, in marginale aumento rispetto all'anno precedente. Il disavanzo sistematico del Paese è legato alle basse quote di mercato dei vettori italiani nel trasporto internazionale di merci; tali quote si sono lievemente ridotte in quasi tutti i comparti, con l'eccezione del settore aereo e di quello marittimo *general cargo*.

I costi di trasporto sono stati pari al 3,6 per cento del valore delle merci esportate e al 4,7 di quello delle merci importate (escludendo quelle trasportate via condotte, principalmente importazioni di gas metano; Tav. 1). La breve fase di rialzo osservata nel biennio 2014-15, successiva a un periodo quasi decennale di calo dell'incidenza *ad valorem* dei costi di trasporto, sembra essersi interrotta, soprattutto per gli acquisti di merci dall'estero.

Nel 2016 i noli aerei si sono ridotti rispetto al 2015, risentendo dei prezzi bassi del carburante e della debolezza del commercio mondiale. Tali fattori hanno influenzato anche il settore marittimo, su cui ha inciso una situazione di mercato caratterizzata da un eccesso di offerta, almeno per il trasporto di container e di materie prime liquide, comparti nei quali il calo dei noli è stato pronunciato; il prolungamento di tale fase acuisce i problemi di profittabilità, con relative crisi aziendali di imprese estere nel settore dello *shipping*. Per contro, i noli ferroviari e quelli stradali sono aumentati, beneficiando dell'andamento favorevole dei volumi movimentati in Europa.

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.

 Note: sono escluse le merci trasportate per condotte. (1) Dati provvisori per il 2016; 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).

Indice

I principali risultati	1
1. Introduzione	3
2. I noli internazionali	4
2.1 L'andamento dei noli stradali	4
2.2 L'andamento dei noli ferroviari	5
2.3 L'andamento dei noli aerei	5
2.4 L'andamento dei noli navali.....	6
2.4.1 <i>I noli navali container</i>	6
2.4.2 <i>I noli navali bulk (liquidi e solidi)</i>	7
2.4.3 <i>I noli navali general cargo e Ro-Ro</i>	8
2.5 I costi del trasporto di gas metano	9
3. Le quote di mercato dei vettori	9
4. La bilancia dei trasporti	10
Tavole	11
Appendice statistica	16

1. Introduzione

La Banca d'Italia conduce dal 1999 un'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci per raccogliere le informazioni per la compilazione della bilancia dei pagamenti. Nel 2016 l'indagine è stata condotta presso circa 200 imprese di trasporto operanti in Italia.

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 ricavato dai dati di fonte Istat sul commercio con l'estero dell'Italia. Sulla base delle quote di mercato e del tonnellaggio si calcolano le quantità movimentate dai vettori stranieri e da quelli italiani. I noli, moltiplicati per tali quantità, consentono la stima dei servizi di trasporto acquistati dall'estero e venduti all'estero; a tale stima si aggiungono anche altre voci, come i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori italiani¹. I risultati dell'indagine sono utilizzati anche per estendere i dati sui flussi di commercio estero dal punto di vista delle tipologie di carico e per correggerne la ripartizione modale, che presenta una sovrastima del trasporto stradale a svantaggio delle altre modalità, in particolare quella ferroviaria².

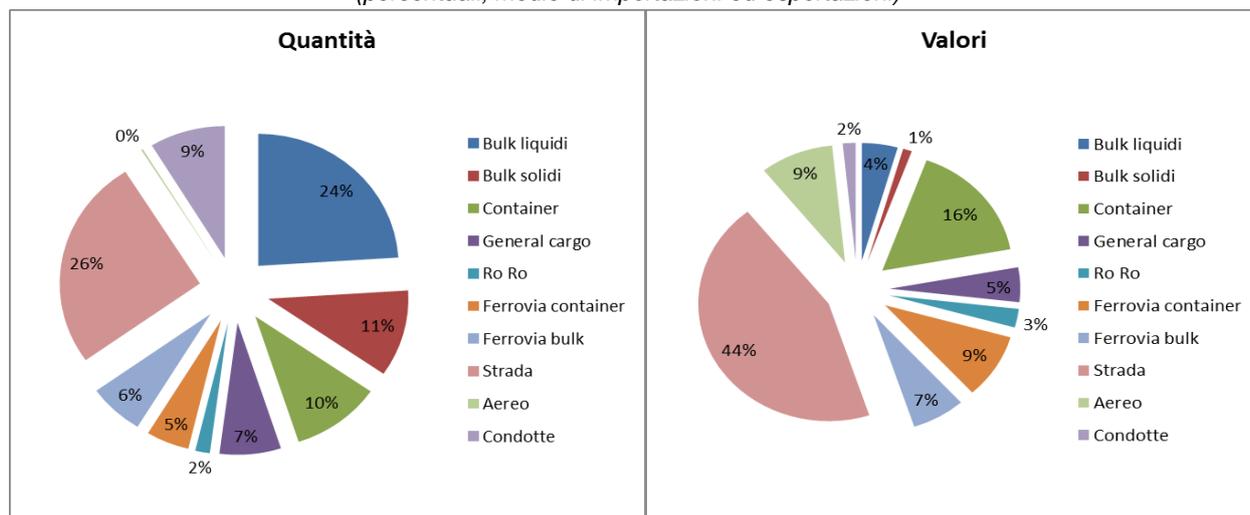
Nel seguito si illustrano i principali risultati per singola modalità di trasporto e per area di provenienza o destinazione con riferimento all'indagine condotta nel 2016, nel corso della quale sono stati rilevate oltre 7.400 "spedizioni tipo"³. I noli sono valutati ai prezzi di mercato in euro per tonnellata e includono i costi 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 è largamente utilizzato nel trasporto navale – o al netto dei servizi ausiliari. I noli medi 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.

L'incidenza dei singoli modi di trasporto sulle quantità e sul valore dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2016 sono riportati nella Figura 2.

Figura 2

Composizione per modo di trasporto dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2016

(percentuali, medie di importazioni ed esportazioni)



¹ 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>.

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

³ 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.

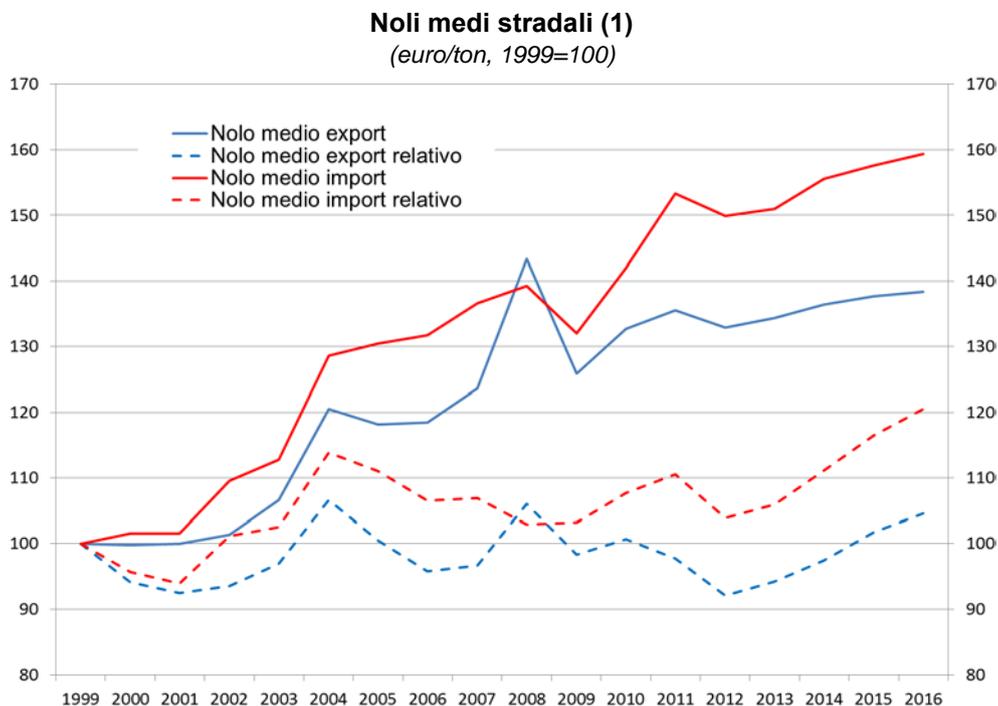
La nave nel complesso è la modalità principale di trasporto se si considerano i volumi importati ed esportati (54 per cento, contro il 26 della strada e l'11 della ferrovia), ma dal punto di vista dei valori la sua incidenza scende al 29 per cento, contro il 44 della strada e il 16 della ferrovia. L'aereo ha un'incidenza significativa solo sul valore dell'interscambio (9 per cento) mentre per le condotte risulta vero il contrario (2 per cento sui valori e 9 sulle quantità).

2. I noli internazionali

2.1 L'andamento dei noli stradali

L'andamento dei noli medi stradali in euro per tonnellata tra il 1999 e il 2016 evidenzia un trend crescente in termini nominali, in particolare per quelli all'importazione (Fig. 3). In relazione all'indice dei prezzi alla produzione (PPI), il livello dei noli all'esportazione è ormai risalito a un livello prossimo a quello raggiunto nel 2008, mentre quelli all'importazione si collocano sui valori più elevati dall'inizio della serie storica.

Figura 3



Note: (1) I noli relativi sono ottenuti dividendo per l'indice dei prezzi alla produzione di fonte Istat; i noli medi per modalità di trasporto sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati.

Sono aumentati i noli per i carichi completi e diminuiti quelli per i carichi parziali

Nel 2016, in un contesto di volumi movimentati in crescita soprattutto per le importazioni (Tav. A.1 in Appendice), si è registrato un lieve aumento dei noli complessivi medi (Tav. 1), risultato di una divaricazione degli andamenti delle tariffe tra i carichi completi, in aumento, e i carichi parziali (*groupage*), in diminuzione. Nel biennio precedente, invece, erano stati i noli *groupage* a sostenere la dinamica delle tariffe stradali; le spedizioni a carico parziale sono arrivate a rappresentare circa il 40 per cento del totale movimentato.

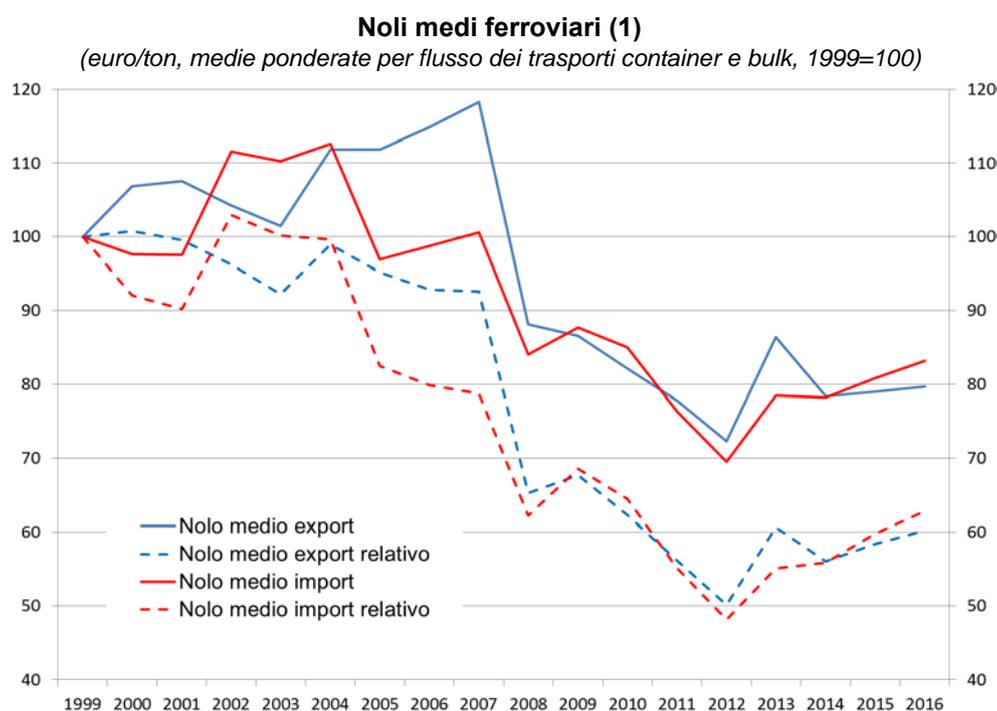
I trasporti a carico completo hanno registrato noli (al netto dei servizi ausiliari) in aumento per quasi tutte le aree geografiche di destinazione/origine delle merci, incluse Francia e Germania, i

principali partner commerciali dell'Italia; di contro, soprattutto nei confronti di questi due paesi, si è verificato il calo più pronunciato delle tariffe *groupage*, tale da provocare una diminuzione significativa dei noli anche nella media complessiva. Per le altre zone geografiche, con l'eccezione dei paesi balcanici, si registra invece una crescita delle tariffe medie complessive, sia all'importazione sia all'esportazione.

2.2 L'andamento dei noli ferroviari

Nonostante il lieve recupero negli anni recenti, i noli medi ferroviari restano ancora lontani dai livelli osservati all'inizio dello scorso decennio, risentendo del netto calo registrato tra il 2008 e il 2012 (Fig. 4). Il settore si caratterizza per una crescente contendibilità, con la quota di mercato dell'ex monopolista in costante diminuzione a fronte di una domanda di trasporto che risulta frenata sia dalla competizione modale con la strada sia da carenze infrastrutturali sul versante dell'interoperabilità tra la ferrovia e le altre modalità.

Figura 4



Note: (1) I noli relativi sono ottenuti dividendo per l'indice dei prezzi alla produzione di fonte Istat; i noli medi per modalità di trasporto sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati.

Nel 2016 i noli ferroviari sono aumentati

I noli ferroviari container sono cresciuti rispetto al 2015 (Tav. 2), in modo più sostenuto dal lato delle importazioni (in concomitanza con un lieve aumento dei volumi di merci; Tav. A.1). Tali andamenti sono il risultato di dinamiche assai differenziate dal punto di vista geografico; a fronte di cali rilevanti nei confronti dei paesi dell'Europa orientale (incluse le nazioni ex-URSS e quelle balcaniche), vi sono stati incrementi significativi nei confronti dei principali partner commerciali. Per il complesso dei trasporti ferroviari i rincari sono stati più contenuti per le importazioni, a causa della maggiore incidenza della modalità *bulk* e della crescita più moderata dei relativi noli.

2.3 L'andamento dei noli aerei

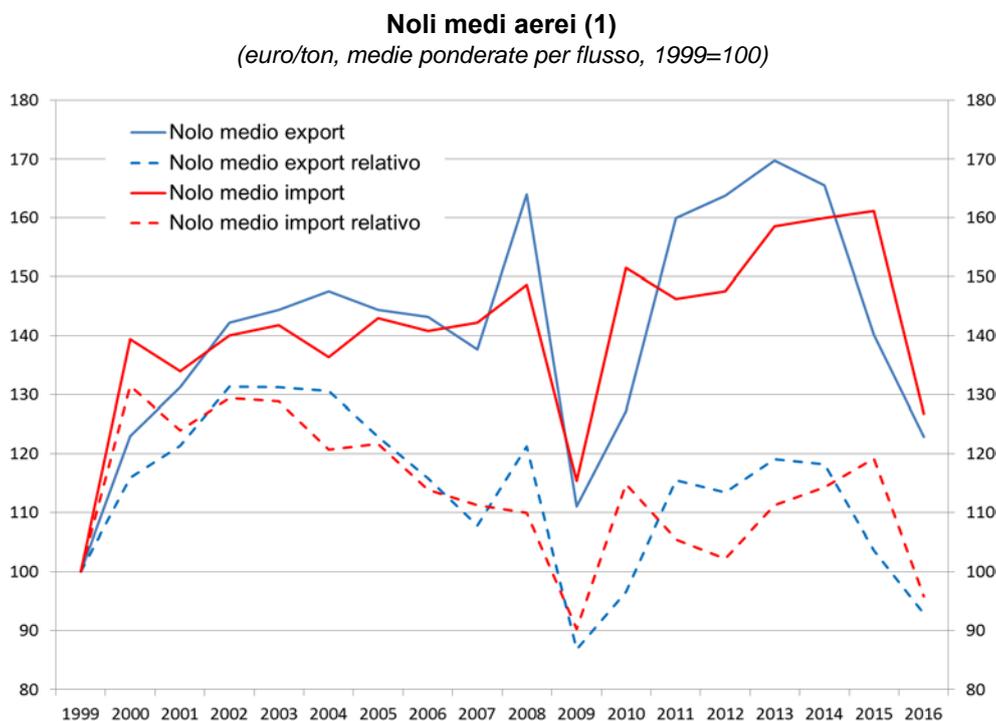
Dopo il brusco calo tra il 2008 e il 2009, i noli aerei hanno prima recuperato i valori precedenti la crisi globale per poi ridiscendere nel periodo più recente (Fig. 5). Rispetto all'indice dei prezzi alla

produzione, si sono collocati nel 2016 sui livelli registrati nel punto di minimo del 2009.

I noli aerei sono scesi in misura pronunciata

Nel 2016 i noli aerei, comprensivi dei servizi ausiliari, sono molto diminuiti rispetto all'anno precedente sia per le esportazioni sia, in misura maggiore, per le importazioni (Tav. 3). La riduzione è stata abbastanza generalizzata dal punto di vista geografico; si è concentrata nel primo semestre, in relazione alla discesa dei prezzi dei carburanti e alla fase di debolezza del commercio mondiale; nella seconda parte dell'anno i noli sono rimasti stabili.

Figura 5



Note: (1) I noli relativi sono ottenuti dividendo per l'indice dei prezzi alla produzione di fonte Istat; i noli medi per modalità di trasporto sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati.

2.4 L'andamento dei noli navali

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

2.4.1 I noli navali container

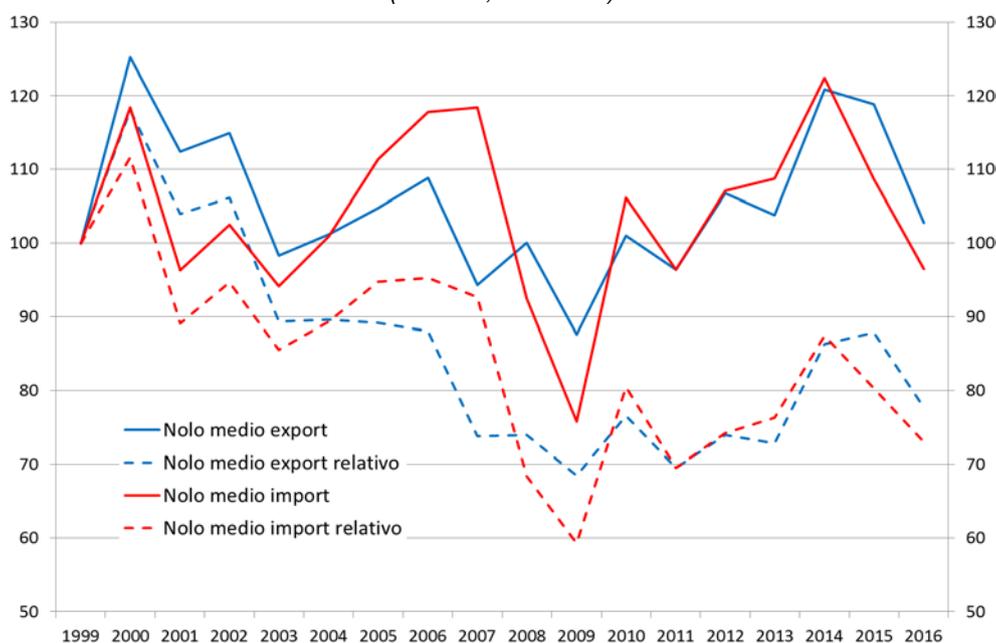
L'andamento dei noli navali container, comprensivi dei servizi ausiliari, mostra negli ultimi due anni un sensibile calo, dopo la fase di ripresa registrata nel triennio precedente (Fig. 6). In termini relativi rispetto ai PPI, i noli si collocano su livelli di poco superiori ai minimi registrati nel 2009.

I noli navali container sono fortemente diminuiti

Nel 2016, pur in presenza di volumi movimentati crescenti dal lato delle importazioni (Tav. A.1), i noli in euro/ton sono diminuiti più del 10 per cento (Tav. 4). Le tariffe di mercato rilevate nell'indagine – in dollari per container (TEU, *twenty-foot equivalent unit*) e al netto dei servizi ausiliari – hanno registrato cali molto più pronunciati, in media dell'ordine del 35-

40 per cento; insieme alla diminuzione dei prezzi del carburante, l'eccesso di offerta di stiva ha contribuito a tale andamento, mettendo sotto pressione la profittabilità del settore con importanti crisi aziendali di vettori esteri.

Noli medi navali: container (1)
(euro/ton, 1999=100)



Note: (1) I noli relativi sono ottenuti dividendo per l'indice dei prezzi alla produzione di fonte Istat; i noli medi per modalità di trasporto sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati.

2.4.2 I noli navali bulk (liquidi e solidi)

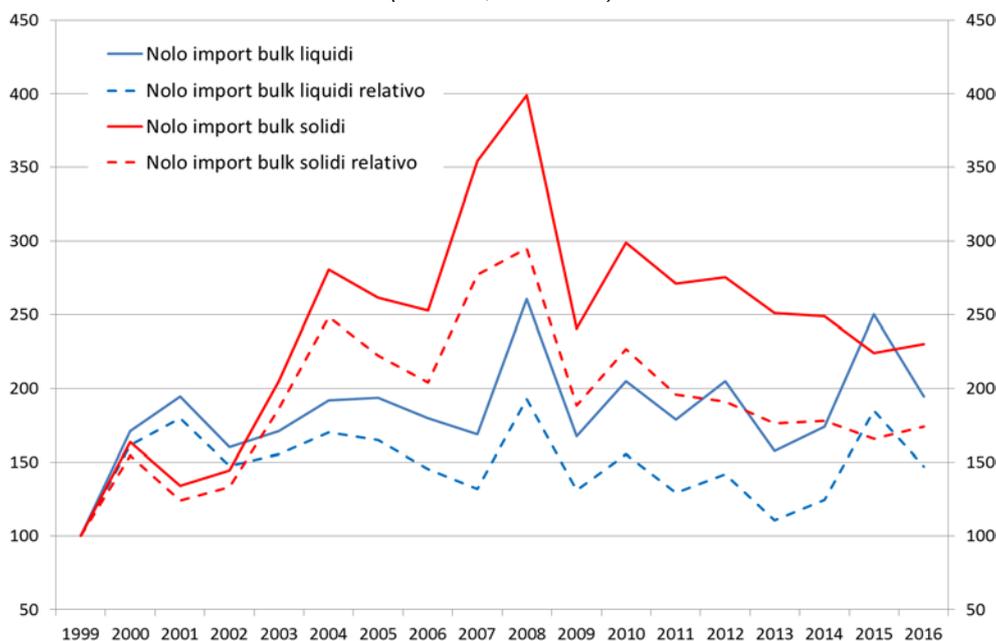
L'andamento dei noli medi navali *bulk* (inclusi i servizi ausiliari) mostra per i carichi solidi un arresto della tendenza decrescente iniziata dal picco di inizio 2008 (Fig. 7); il mercato potrebbe aver raggiunto un equilibrio tra domanda e offerta di carico, diminuita con la dismissione accelerata del naviglio. In termini relativi rispetto ai PPI, il livello è tornato ai valori registrati all'inizio dello scorso decennio, prima della prolungata fase di rincari legata all'aumento della domanda dalla Cina e dagli altri paesi emergenti. I noli *bulk* liquidi hanno registrato tendenze simili anche se meno accentuate; i segnali di ripresa registrati nel 2015 sembrano essersi spenti nel 2016, indicando una situazione di mercato ancora non ben equilibrata tra domanda e offerta di carico.

I noli *bulk* sono diminuiti, tranne quelli per il trasporto di carbone e minerali

Nel 2016, in presenza di volumi stabili di commercio in petrolio e prodotti petroliferi e chimici (Tav. A.1), i noli sono calati sia in dollari sia in euro, in particolare per il trasporto di petrolio e derivati. La riduzione è legata a quella dei costi operativi (prezzo del carburante) e non sembra aver intaccato i livelli di redditività degli armatori; continuano però a ridursi gli accordi di medio-lungo periodo (noli a tempo di 2-3 anni), con un conseguente aumento della volatilità delle quotazioni.

Nel settore dei carichi solidi, in presenza di un lieve incremento dei volumi importati, i noli di mercato (denominati in dollari, esclusi i servizi ausiliari) sono cresciuti per il trasporto di carbone e minerali, mentre sono scesi per le materie prime agricole; gli andamenti in euro/tonnellata (inclusi i servizi ausiliari) sono stati analoghi (Tav. 5). Nel settore delle materie prime fossili si è arrestata la fase di calo dei noli, ormai situati su livelli piuttosto bassi rispetto ai costi di gestione delle navi (nonostante i ridotti costi del carburante).

Noli medi navali: *bulk* (liquidi e solidi) all'importazione (1)
(euro/ton, 1999=100)



Note: (1) I noli relativi sono ottenuti dividendo per l'indice dei prezzi alla produzione di fonte Istat; i noli medi per modalità di trasporto sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati.

2.4.3 I noli navali general cargo e Ro-Ro

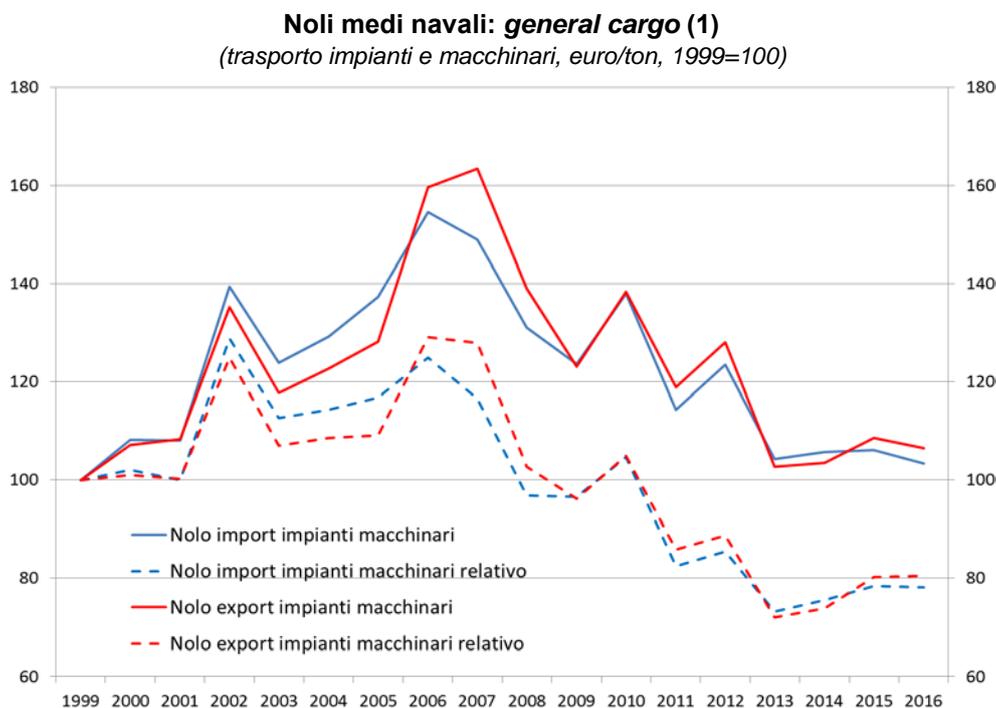
Si è arrestata la fase di calo dei noli navali general cargo

L'andamento dei noli medi navali *general cargo*, comprensivi dei servizi ausiliari e in euro/tonnellata, con particolare riferimento alla tipologia mercantile di maggior interesse (trasporto di impianti, macchinari e mezzi di trasporto), mostra una sostanziale stabilità nell'ultimo triennio anche se su livelli storicamente non elevati, dopo la fase di netto calo che ha

seguito il picco del 2006- 2007 (Fig. 8).

Nonostante un aumento dei volumi importati via *general cargo* (Tav. A.1), i noli denominati in euro/tonnellata si sono ridotti (Tav. 6), in virtù delle riduzioni dei costi operativi.

Nel 2016, a fronte di una stabilità complessiva dei volumi movimentati (Tav A.1), i noli di mercato relativi alla nave Ro-Ro (trasporto di veicoli stradali, generalmente nell'area mediterranea) sono in media marginalmente aumentati, come risultato di andamenti abbastanza differenziati tra aree geografiche: in sensibile calo nelle tratte con la Grecia e la Spagna, in forte aumento nelle rotte verso i paesi balcanici e stabili nei confronti delle altre zone interessate da questa tipologia di trasporto (Tav. 7).



Note: (1) I noli relativi sono ottenuti dividendo per l'indice dei prezzi alla produzione di fonte Istat; i noli medi per modalità di trasporto sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati.

2.5 I costi del trasporto di gas metano

Nel 2016 nell'ambito dell'indagine campionaria sono stati raccolti per la prima volta dati sui costi del trasporto di gas metano via condotte: si tratta in prevalenza di importazioni. Negli anni precedenti ci si basava sulle informazioni fornite direttamente dalle aziende del gruppo gestore dei metanodotti; con l'apertura del mercato, più operatori possono acquistare e far arrivare tale materia prima in Italia, per cui si è reso necessario ampliare l'indagine anche a questo settore, caratterizzato comunque da una forte concentrazione.

I prezzi riflettono i costi sostenuti dal luogo di vendita (e non di produzione) fino al punto di entrata in Italia (Tav. 8). In particolare, per il gas russo il punto di fornitura è collocato al confine tra Austria e Repubblica Slovacca, per il gas algerino al confine tra Algeria e Tunisia, per il gas dalla Norvegia e dall'Olanda al confine tra Germania e Olanda e per il gas libico si trova sulla costa libica. I costi del trasporto tendono a rimanere fissi a prescindere dalle quantità (contratti di tipo *take or pay*); la variabilità del prezzo unitario dipende quindi dai volumi importati rispetto a quelli contrattati.

3. Le quote di mercato dei vettori

A partire dal 2002 un'apposita sezione dell'indagine è finalizzata alla stima della ripartizione del trasporto internazionale di merci da/per l'Italia tra vettori italiani ed esteri.

Per i trasporti aerei si elaborano dati tratti dalle fonti amministrative, mentre per quelli tramite nave e su strada si realizzano specifiche rilevazioni campionarie. Queste ultime costituiscono una fonte informativa originale anche in ambito internazionale, in quanto le informazioni statistiche disponibili per il settore marittimo fanno spesso riferimento al soggetto proprietario del mezzo (*ship owner*) e non all'effettiva società operatrice e fornitrice del servizio (*ship operator*), sulla base della quale si determina la residenza ai fini della compilazione della bilancia dei pagamenti (cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#)).

Le quote di mercato dei vettori italiani si sono in media leggermente ridotte

Nel 2016 è continuata la diminuzione della quota media dei vettori italiani nel settore marittimo, ormai appena sopra il 9 per cento (Tav. 9); nel settore container gli armatori residenti sono praticamente assenti. Nel trasporto stradale la quota dei vettori italiani è scesa al 22,2 per cento, riprendendo una tendenza decrescente che si era interrotta nel 2015; nel comparto aereo vi è stata una lieve ripresa, al 17,3 per cento.

Considerando anche le quote di mercato stimate per i vettori navali esteri, le principali società armatoriali nel trasporto container sono di nazionalità svizzera (Tav. 10); nei settori *bulk* gli armatori greci occupano stabilmente il primo posto (con una quota molto elevata nel liquido), mentre quelli italiani il secondo (*bulk* liquido) o il quarto posto (*bulk* solido). Nei trasporti *general cargo* prevalgono i vettori turchi (gli italiani occupano il quarto posto) e nel Ro-Ro gli armatori residenti si collocano al secondo posto, superati per la prima volta da quelli turchi.

4. La bilancia dei trasporti

Come accennato nell'introduzione, sulla base delle quote di mercato vengono attribuite le quantità (riportate nella Tav. A.1) movimentate dai vettori stranieri e da quelli italiani. I noli, moltiplicati per tali quantità, consentono la stima dei servizi di trasporto acquistati dall'estero e venduti all'estero; a tale stima concorrono anche altre voci, come i trasporti "estero su estero" effettuati dagli armatori italiani nel settore navale.

Nel 2016 il deficit nella bilancia dei trasporti mercantili si è lievemente ampliato

La bilancia dei trasporti mercantili presenta, dati i bassi livelli delle quote dei vettori italiani, un deficit strutturale che tra il 2007 e il 2016 ha quasi sempre oscillato tra i 5 e i 6 miliardi di euro (Tav. 11).

Nel 2016 il disavanzo si è lievemente ampliato rispetto all'anno precedente; il significativo peggioramento del saldo dei trasporti stradali, legato al calo della quota dei vettori italiani, ha più che compensato la riduzione dei deficit di tutti gli altri settori.

La flessione della maggior parte dei noli marittimi ha ridotto sia i pagamenti effettuati a vettori esteri sia gli incassi realizzati dai vettori italiani, inclusi quelli derivanti dall'attività di trasporto di merci al di fuori dell'interscambio commerciale italiano ("estero su estero").

Tavole

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

Tavola 1

Noli stradali medi, a carico completo e a carico parziale

(anno 2016)

Area geografica	Noli medi - tutti i carichi (inclusi servizi ausiliari)				Noli a carico completo e parziale (media export e import, esclusi servizi ausiliari)			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2015	Import (euro/ton)	Var. % sul 2015	Carico completo (euro/veicolo)	Var. % sul 2015	Carico parziale (euro/ton)	Var. % sul 2015
Austria – Svizzera	116	11,2	116	11,2	1.087	-0,2	195	1,9
Benelux	126	8,3	126	8,3	1.663	3,8	189	3,1
Est Europa (1)	117	8,5	107	4,5	1.252	-1,8	182	-1,5
Francia	103	-11,0	104	-10,5	1.328	7,6	159	-24,5
Germania	108	-9,5	107	-10,2	1.394	9,3	165	-23,7
Grecia – Turchia	143	-4,0	140	9,2	2.158	7,8	206	-0,8
Paesi balcanici	101	-15,6	102	-16,1	1.213	-9,7	166	-24,0
Paesi baltici	159	15,7	160	13,6	2.445	22,9	236	5,2
Paesi ex URSS	216	8,4	197	16,8	3.957	7,1	261	14,0
Regno Unito - Irlanda	197	6,3	178	20,8	2.585	1,5	296	15,3
Scandinavia	171	22,6	171	20,1	2.646	11,8	246	18,6
Spagna – Portogallo	127	17,3	118	17,8	1.740	5,8	185	20,1
Media ponderata (2)	121	0,5	116	1,1	1.519	4,7	185	-8,4

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

Tavola 2

Noli ferroviari: complessivi e container

(anno 2016)

Area geografica	Noli medi - tutti i carichi				Noli container			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2015	Import (euro/ton)	Var. % sul 2015	Export (euro/ton)	Var. % sul 2015	Import (euro/ton)	Var. % sul 2015
Austria – Svizzera	38,3	8,2	36,1	8,5	46,0	5,5	46,0	5,7
Benelux	47,2	8,3	46,7	13,5	53,0	5,8	55,0	12,7
Est Europa (1)	57,8	-18,7	56,9	-12,9	62,0	-18,5	66,0	-7,4
Francia	44,2	7,3	40,6	10,0	51,0	7,1	52,0	10,4
Germania	43,1	10,6	41,7	8,7	52,0	10,6	51,0	6,7
Grecia – Turchia	62,0	21,5	58,4	13,6	69,0	21,3	65,0	8,5
Paesi balcanici	61,7	-26,2	67,5	-5,3	68,0	-22,9	77,0	-1,3
Paesi baltici	103,4	-12,3	94,5	-26,6	116,0	-4,9	105,0	-22,1
Paesi ex URSS	112,5	-19,3	109,8	-14,9	117,0	-18,0	123,0	-8,8
Regno Unito-Irlanda	52,9	13,7	51,0	13,3	59,0	11,7	58,0	8,8
Scandinavia	58,6	15,1	57,0	23,1	63,0	11,1	64,0	14,1
Spagna – Portogallo	48,4	8,2	48,0	17,0	54,0	2,9	58,0	17,6
Media ponderata (2)	48,5	0,9	46,8	2,9	55,6	1,1	56,1	4,7

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

Noli aerei
(anno 2016)

Area geografica	Export		Import	
	Noli (euro/ton)	Var. % sul 2015	Noli (euro/ton)	Var. % sul 2015
Europa	1.875	9,2	1.875	9,3
Russia	2.000	22,8	2.000	20,5
Mediterraneo e Medio Oriente	1.445	-15,6	1.445	-13,2
Resto dell'Africa	2.395	0,2	2.395	17,4
India	1.215	-14,5	3.330	14,6
Indonesia - Singapore	1.320	-13,3	2.590	-26,3
Cina	1.125	-13,2	2.510	-31,3
Giappone - Corea	1.600	-12,4	1.860	-44,1
Oceania	2.985	-5,1	2.985	-5,1
Stati Uniti e Canada	1.475	-20,6	1.635	-14,8
America Centromeridionale	2.455	-12,0	3.100	11,1
Media ponderata (1)	1.544	-12,4	2.228	-21,4

Note: (1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Noli navali container
(anno 2016)

Area geografica	Noli (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2015	Import (euro/ton)	Var. % sul 2015	Export (\$/TEU)	Var. % sul 2015	Import (\$/TEU)	Var. % sul 2015
Europa	73,9	-31,0	77,9	-25,0	235,3	-54,4	233,5	-54,6
Mediterraneo	113,4	14,8	117,6	22,9	369,1	-16,6	359,7	-18,5
Resto dell'Africa	122,2	-20,7	129,3	-13,0	774,7	-35,3	769,2	-35,7
Medio Oriente	105,1	-11,4	109,9	-4,1	413,9	-40,5	408,8	-41,1
India	114,0	-1,2	110,4	5,6	548,2	-25,0	431,0	-32,7
Sud Est Asiatico	76,8	-7,5	109,1	-12,2	202,3	-28,0	546,2	-36,2
Cina e Giappone	72,9	-11,5	102,5	-13,9	138,5	-46,4	456,0	-41,2
Oceania	104,7	-39,6	110,0	-34,4	580,2	-52,6	568,0	-53,5
USA e Canada	149,4	-20,6	135,4	-9,6	816,3	-40,0	551,7	-40,8
Centro America	136,5	-13,6	144,4	-5,3	919,0	-23,8	912,5	-24,2
Sud America	103,6	-25,7	108,7	-19,5	477,5	-46,1	470,7	-46,8
Media ponderata (1)	106,6	-13,6	107,5	-11,2	450,7	-36,9	442,2	-40,7

Note: (1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Noli navali bulk liquidi e solidi
(anno 2016)

Tipologia mercantile		Noli medi all'importazione			
		euro/ton (inclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2015	\$/ton (esclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2015
Carichi liquidi	Petrolio e derivati	12,4	-23,3	11,7	-24,9
	Prodotti Chimici	69,7	-11,7	70,0	-12,7
Carichi solidi	Carbone/Minerali	17,0	4,9	8,8	7,4
	Granaglie	28,5	-6,1	16,1	-12,5

Noli navali general cargo
(anno 2016)

Tipologia mercantile	Export		Import	
	Noli (euro/ton)	Var. % sul 2015	Noli (euro/ton)	Var. % sul 2015
Impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)	227,8	-1,9	225,7	-2,6
Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali	70,0	-4,8	75,7	-9,4
Tubi e materiali metallici (2)	66,0	1,8	69,1	-6,6

Note: (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.

Noli navali Ro-Ro
(anno 2016)

Area geografica	Noli medi (esportazioni e importazioni, inclusi i servizi ausiliari)	
	Noli (euro/ton)	Var. % sul 2015
Balcani	31,4	19,1
Francia	25,0	-0,1
Grecia	39,9	-10,9
Nord-Africa	130,8	0,0
Spagna	53,3	-6,7
Tunisia-Malta	63,4	0,1
Turchia	73,3	0,1
Media ponderata (1)	100,7	0,3

Note: (1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Trasporto via condotte
(anno 2016)

Punto di entrata	Paesi di produzione del gas metano	Noli (euro/ton)
Tarvisio	Russia	14,4
Passo Gries	Norvegia e Olanda	98,2
Mazara del Vallo	Algeria	31,0
Gela	Libia	31,1
Media ponderata (1)		30,9

Note: (1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Quote di mercato dei vettori italiani sulle importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia
(ponderate con i volumi movimentati, dati in percentuale)

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

Note: (1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Quote di mercato per nazionalità dei vettori navali nel 2016
(percentuali, importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia via nave)

Trasporto Container	Trasporto rinfuse solide	Trasporto rinfuse liquide	Trasporto General Cargo	Trasporto Ro-Ro	
Svizzera	29,7	Grecia 18,9	Grecia 34,9	Turchia 23,3	Turchia 29,8
Israele	9,1	Turchia 10,5	Italia 10,8	Norvegia 14,3	Italia 26,7
Kuwait	9,0	Germania 9,9	USA 8,5	Germania 13,8	Grecia 16,0
Danimarca	8,8	Italia 8,7	Regno Unito 6,8	Italia 11,4	Giappone 7,0
Francia	7,2	Giappone 8,2	Turchia 6,5	Paesi Bassi 7,6	Norvegia 4,9
Cina	6,7	USA 7,0	Danimarca 4,6	Regno Unito 5,1	Ucraina 3,4
Germania	6,5	Cina 4,0	Russia 4,5	Russia 3,5	Svizzera 2,2
Singapore	3,9	Canada 3,4	Hong Kong 3,9	Ucraina 2,1	Tunisia 2,1
Giappone	3,8	Danimarca 3,2	Canada 2,1	Albania 2,0	Svezia 2,0
Taiwan	3,6	Isola di Man 3,2	Giappone 2,0	Danimarca 2,0	Belgio 1,6
Corea del Sud	3,3	Svizzera 2,7	Paesi Bassi 1,6	Svizzera 2,0	Taiwan 0,7
Grecia	1,3	Polonia 2,3	Cipro 1,5	Singapore 1,3	Non class. 0,6
Paesi Bassi	1,2	Taiwan 1,8	Monaco 1,4	Grecia 1,3	Danimarca 0,6
Hong Kong	1,1	Bermuda 1,7	Romania 1,2	Bulgaria 1,0	Croazia 0,6
Italia	1,0	Bulgaria 1,6	Germania 1,1	Spagna 0,9	Arabia 0,5
Regno Unito	0,9	Russia 1,6	Libia 0,9	Giappone 0,8	Francia 0,4
Turchia	0,7	Hong Kong 1,5	Finlandia 0,8	USA 0,7	Montenegro 0,3
<i>Totale parziale</i>	<i>97,8</i>	<i>Totale parziale 90,2</i>	<i>Totale parziale 93,0</i>	<i>Totale parziale 93,0</i>	<i>Totale parziale 99,4</i>
Altri paesi	2,2	Altri paesi 9,8	Altri paesi 7,0	Altri paesi 7,0	Altri paesi 0,6
Totale	100,0	Totale 100,0	Totale 100,0	Totale 100,0	Totale 100,0

Bilancia dei trasporti mercantili
(milioni di euro)

Flussi	Modo di trasporto	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Crediti	Nave	4.948	4.987	3.585	4.641	3.948	4.006	3.887	3.601	4.058	3.727
	<i>di cui: estero su estero</i>	3.000	3.426	2.395	3.217	2.587	2.468	2.518	2.132	2.346	1.794
	Aereo	446	348	191	701	296	281	289	299	286	287
	Strada	2.810	2.906	2.260	2.779	2.733	2.502	2.761	2.889	3.034	2.955
	Ferrovia	35	41	32	32	29	29	26	28	30	30
	Condotte	-	5	5	5	6	6	6	6	10	11
	Totale	8.240	8.287	6.073	8.158	7.011	6.823	6.969	6.828	7.420	7.011
Debiti	Nave	8.126	7.407	4.452	6.685	5.836	5.626	5.312	5.276	5.959	5.460
	Aereo	704	642	542	1.103	645	646	808	864	817	740
	Strada	4.290	4.490	3.782	4.776	5.062	4.775	5.131	5.262	5.423	5.956
	Ferrovia	565	333	295	370	334	289	342	378	414	334
	Condotte	485	593	577	422	542	533	639	574	587	488
	Totale	14.169	13.465	9.648	13.357	12.420	11.868	12.231	12.354	13.200	12.979
Saldi	Nave	-3.178	-2.420	-867	-2.045	-1.889	-1.620	-1.425	-1.676	-1.901	-1.732
	Aereo	-258	-294	-351	-403	-350	-365	-519	-565	-531	-454
	Strada	-1.480	-1.585	-1.522	-1.997	-2.329	-2.273	-2.371	-2.373	-2.388	-3.001
	Ferrovia	-530	-292	-263	-338	-305	-260	-316	-350	-384	-304
	Condotte	-485	-588	-572	-416	-537	-527	-633	-563	-576	-476
	Totale	-5.929	-5.178	-3.575	-5.199	-5.409	-5.044	-5.263	-5.526	-5.780	-5.967

Volumi esportati e importati per modalità di trasporto
(milioni di tonnellate)

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	
2000	129,7	60,1	17,8	20,7		9,8	17,6	38,4	0,5	
2001	124,3	61,1	17,1	21,6		9,9	17,6	40,2	0,4	
2002	121,4	59,9	17,0	21,7		9,8	17,0	42,3	0,3	
2003	117,7	62,7	18,2	22,5		10,1	17,2	44,4	0,4	
2004	114,3	69,8	17,8	23,6		10,7	17,9	47,9	0,4	
2005	113,7	66,5	17,3	23,1		10,8	17,9	50,0	0,4	
2006	111,0	65,8	20,0	23,8	5,1	11,6	19,1	53,9	0,4	
2007	114,0	70,3	21,8	25,0	4,9	11,9	19,9	58,4	0,4	
2008	106,7	68,1	20,8	22,7	4,6	11,0	18,6	54,3	0,3	
2009	99,1	48,9	16,9	14,9	4,2	9,3	15,9	47,9	0,3	
2010	106,0	51,0	21,0	20,3	4,2	10,7	19,1	55,7	0,3	
2011	97,8	55,2	20,2	21,3	4,4	10,7	18,9	55,8	0,3	
2012	78,9	51,4	16,6	17,7	3,9	10,1	17,3	52,7	0,3	
2013	81,9	47,3	17,4	18,4	3,3	11,2	18,0	53,5	0,3	
2014	73,9	44,7	18,2	19,4	3,3	11,8	19,0	55,9	0,3	
2015	84,5	43,3	18,6	21,2	3,3	11,8	18,7	57,1	0,3	39,7
2016	84,8	43,7	19,3	21,9	3,5	12,0	19,4	58,4	0,4	38,8
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	22,6	4,1	27,0	10,0	4,2	10,5	8,8	57,3	0,5	0,1
2016	22,4	3,8	27,0	9,7	4,0	10,2	9,3	57,5	0,5	0,1

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

Note: dati provvisori per il 2016.

Valori esportati e importati per modalità di trasporto
(miliardi di euro)

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	31,0	7,5	51,2	19,9	7,3	31,4	27,1	150,9	26,6	15,5
2016	25,4	7,1	51,1	18,7	8,6	31,9	28,5	154,6	26,4	12,1
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	11,1	1,5	76,4	18,8	11,1	36,9	22,3	186,0	43,0	0,3
2016	9,1	1,4	77,8	18,4	11,4	37,6	23,0	190,9	44,5	0,4

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

Note: dati provvisori per il 2016.

Valori medi unitari per modalità di trasporto
(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	368	174	2.747	939	2.206	2.653	1.445	2.642	96.224	391
2016	300	163	2.649	854	2.418	2.668	1.470	2.646	70.684	310
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	490	359	2.829	1.875	2.666	3.524	2.531	3.249	85.039	2.035
2016	406	368	2.881	1.899	2.881	3.692	2.477	3.322	82.291	3.198

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

Nota: dati provvisori per il 2016.

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

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