

Indagine sui trasporti internazionali di merci

3 giugno 2020

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

I principali risultati

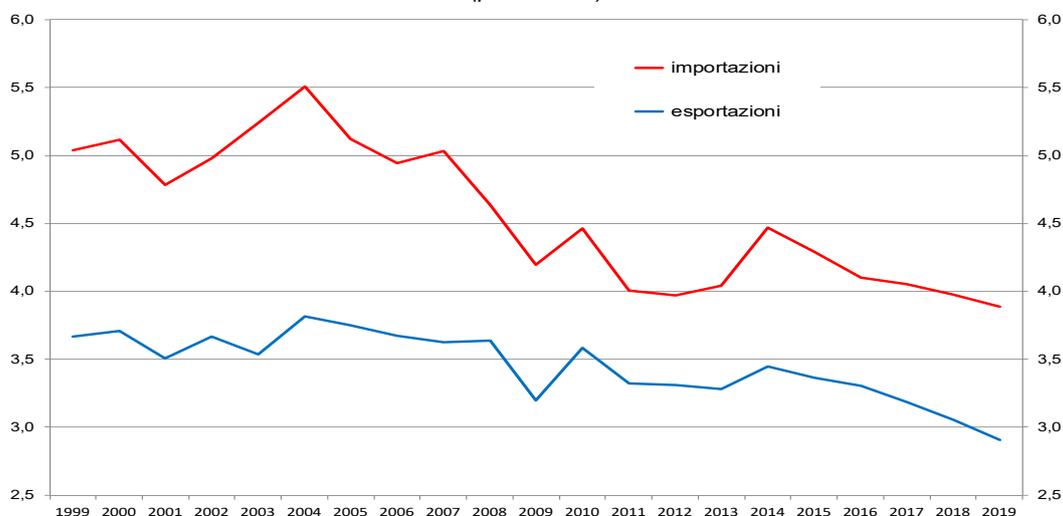
In questa pubblicazione si presentano i principali risultati dell'indagine sui trasporti internazionali di merci dell'Italia realizzata nel corso del 2019; i rilevanti cambiamenti in corso, dovuti alla recente pandemia, che stanno interessando gli scambi tra paesi saranno specifico oggetto di analisi nel rapporto sul 2020.

La bilancia dei pagamenti dell'Italia ha registrato nel 2019 un deficit dei trasporti mercantili di 5,9 miliardi di euro, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. Il miglioramento è dovuto alla riduzione del disavanzo nel settore marittimo, legato alla ripresa dell'attività estera degli armatori italiani. Nell'ambito dei servizi di trasporto, che includono anche la movimentazione internazionale dei passeggeri e della posta, la componente mercantile ha rappresentato nel 2019 circa il 60 per cento del deficit complessivo.

È proseguita la riduzione dell'incidenza dei costi di trasporto sul valore delle merci esportate e importate: nel 2019 è stata pari, rispettivamente, al 2,9 e al 3,8 per cento (escludendo quelle movimentate tramite condotte; Fig. 1). I costi medi a tonnellata del trasporto stradale sono rimasti mediamente stabili, con un incremento in quelli a carico completo e una riduzione nelle tariffe relative ai carichi parziali. Nel settore ferroviario i noli sono invece diminuiti, in particolare nel settore bulk. Nel trasporto aereo la riduzione dei costi medi è stata significativa, soprattutto per le esportazioni, in relazione al calo dei volumi trasportati. Nel comparto marittimo si è registrato un moderato aumento dei costi in euro a tonnellata, anche a causa del deprezzamento in media d'anno del tasso di cambio euro/dollaro (le tariffe navali sono generalmente denominate in dollari).

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 2019; 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: 2019

Introduzione¹

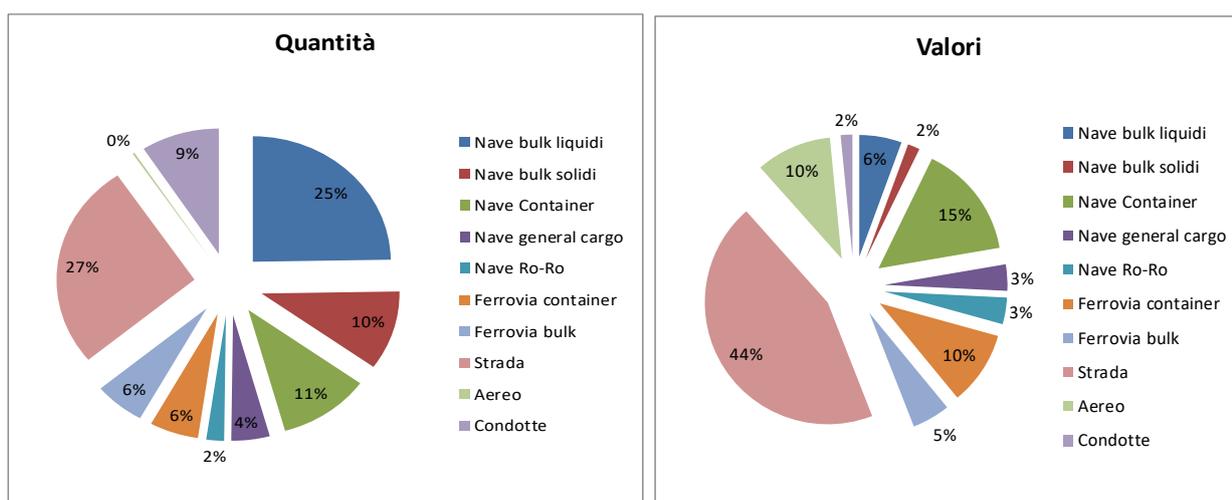
La Banca d'Italia conduce dal 1999 un'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci per raccogliere le informazioni necessarie alla compilazione della bilancia dei pagamenti. Nel 2019 l'indagine ha riguardato 160 imprese di trasporto operanti in Italia.

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 invece ricavato dai dati di fonte Istat sul commercio con l'estero. 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, come i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori italiani² e il cabotaggio realizzato in Italia dagli armatori non residenti. 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 ferroviaria³; tale ripartizione viene inoltre estesa, non essendo presente nei dati Istat, per tenere conto delle diverse tipologie di carico (e della relativa differenziazione tariffaria) esistenti nei trasporti navali e ferroviari⁴.

L'incidenza dei singoli modi di trasporto sulle quantità e sul valore dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2019 è riportata nella Figura 2. La nave nel complesso è la modalità principale se si considerano i volumi importati ed esportati (52 per cento, contro il 27 della strada e il 12 complessivo della ferrovia), ma dal punto di vista dei valori la sua incidenza scende al 29 per cento, contro il 44 della strada e il 15 della ferrovia. L'aereo registra un peso significativo solo sul valore dell'interscambio, il 10 per cento, mentre per le condotte (importazioni di gas metano) vale il contrario (9 per cento delle quantità). Rispetto all'inizio delle serie storiche disponibili (cfr. Tav. A.1 e A.2), si sono ridotte le incidenze della ferrovia, dei gasdotti e del comparto marittimo; è quindi diminuito il peso delle materie prime nell'ambito degli scambi con l'estero. Di converso, è aumentata la rilevanza dei trasporti stradali.

Figura 2

Composizione per modo di trasporto dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2019 (percentuali, medie di importazioni ed esportazioni)



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

² Per un approfondimento sui trasporti navali "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>.

³ 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.

⁴ I dati sono riportati nell'Appendice statistica e il metodo di correzione è descritto in [Metodi e fonti: note metodologiche](#).

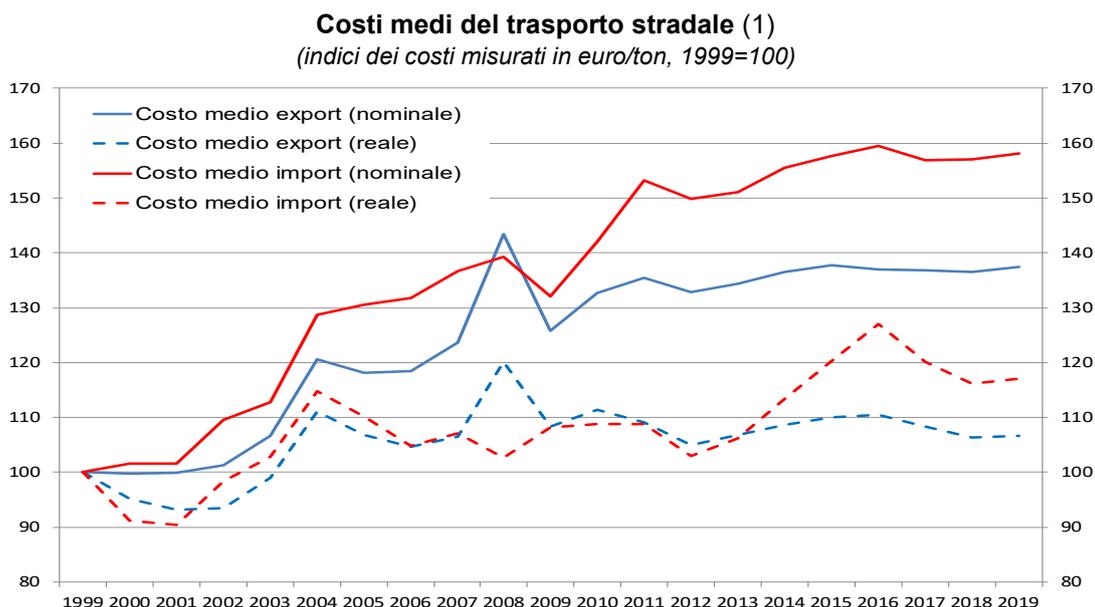
Nel seguito si illustrano i principali risultati per singola modalità di trasporto e per area di provenienza o destinazione delle merci con riferimento all'indagine condotta nel 2019, nel corso della quale sono state rilevate oltre 5.600 "spedizioni tipo"⁵. I costi sono valutati ai prezzi di mercato 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 è 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 (es. container) o al carico complessivo; in questo caso, i costi a tonnellata risentono anche delle variazioni delle quantità medie trasportate.

I costi del trasporto internazionale di merci

L'andamento dei costi del trasporto stradale

I costi medi stradali per tonnellata mostrano negli ultimi anni una sostanziale stabilità in termini nominali, in particolare quelli all'esportazione (Fig. 3). In termini reali, ovvero valutati in rapporto agli indici dei prezzi dei beni esportati (PPIX) o importati (PPIM), i costi all'esportazione sono sostanzialmente stabili dal 2004, a parte il picco del 2008, mentre per quelli all'importazione si registra un lieve recupero, dopo due anni di discesa dal massimo registrato nel 2016.

Figura 3



(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).

Sono aumentati i costi del trasporto stradale per i carichi completi e diminuiti quelli per i carichi parziali

Nel 2019, pur in un contesto di lieve calo dei volumi movimentati (Tav. A.1 in Appendice), si è registrato un marginale incremento dei costi medi, come il precedente anno in conseguenza di una divaricazione tra l'aumento di quelli relativi ai carichi completi e la diminuzione di quelli riguardanti i carichi parziali (*groupage*, che costituiscono circa il 43 per cento delle spedizioni; Tav. 1).

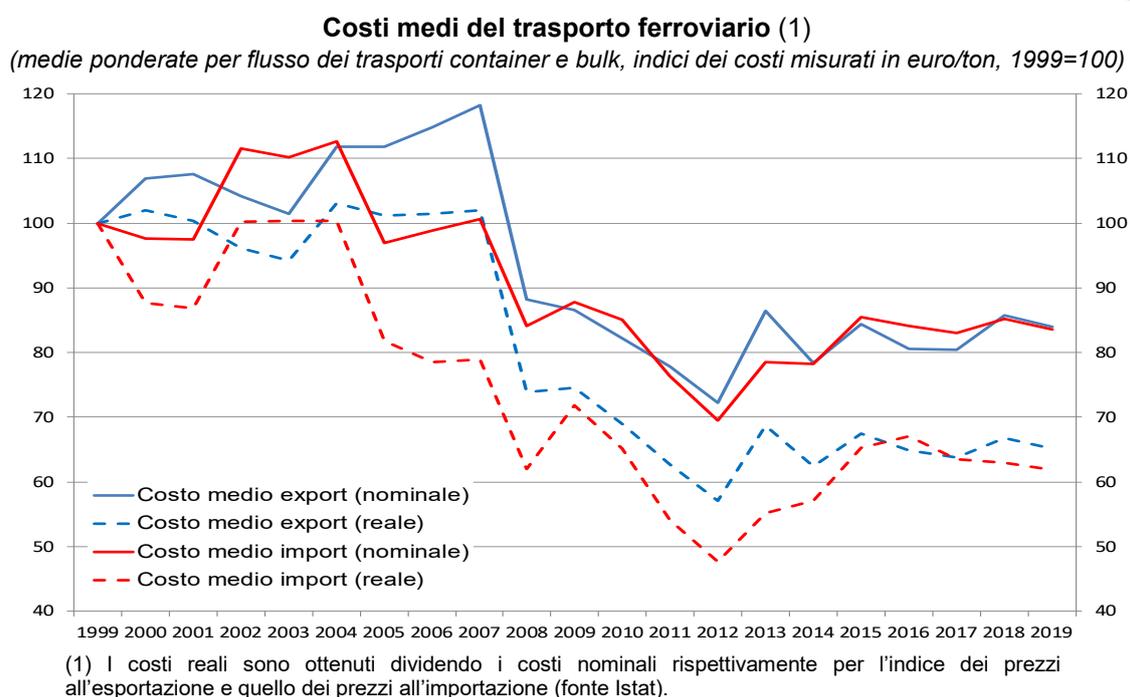
⁵ Per la definizione di spedizioni tipo si veda [Metodi e fonti: note metodologiche](#); la rilevazione dei noli avviene su base trimestrale per nave container e *bulk*, semestrale per l'aereo e annuale per strada, ferrovia e le rimanenti modalità marittime; per brevità, sono riportate soltanto le medie annuali.

Per i costi (al netto dei servizi ausiliari) a carico completo è stata registrata una crescita più significativa per le aree di maggior scambio commerciale (Francia, Germania e Benelux) oltre che per Baltici, Balcani ed Egeo, e sostanzialmente solo per l'Europa dell'est si riscontra una variazione negativa. Al contrario, per i carichi parziali i noli presentano alcune oscillazioni significative rispetto al 2018, in particolare aumenti rilevanti per le zone a domanda più debole quali i Balcani e i paesi baltici mentre per Francia e Germania si registrano dei cali (Tav. 1).

L'andamento dei costi del trasporto ferroviario

Da circa un quinquennio i costi medi ferroviari mostrano una tendenza stabile, sia in termini nominali sia deflazionati, rimanendo comunque lontani dai livelli massimi osservati all'inizio dello scorso decennio e su valori di poco superiori al punto di minimo del 2012 (Fig. 4).

Figura 4



Nel 2019 i costi medi ferroviari sono diminuiti, soprattutto nel settore bulk

Lo scorso anno i costi medi del trasporto ferroviario sono diminuiti in entrambe le direzioni dei flussi, maggiormente nel segmento bulk (Tav. 2). Tale andamento, concentrato nelle aree dell'Europa occidentale, è verosimilmente da porre in relazione al calo dei volumi movimentati ma anche ai miglioramenti di efficienza operativa (treni più lunghi) e all'effetto di misure di incentivo alla riconversione modale a favore della ferrovia adottate in vari paesi (inclusa l'Italia⁶), che contribuiscono a ridurre i costi di trasporto. Per i paesi dell'Europa orientale si sono invece registrati aumenti in entrambe le direzioni dei flussi, in questo caso anche a causa di una riduzione dei carichi medi trasportati, in particolare nel settore bulk, che ha provocato un incremento dei costi unitari.

L'andamento dei costi del trasporto aereo

Nell'ultimo decennio i costi del trasporto aereo, soprattutto all'esportazione, hanno registrato un andamento piuttosto altalenante; negli anni più recenti, per i beni importati i noli mostrano una tendenza significativamente discendente, tanto da collocarsi in termini reali al minimo dal 1999. I

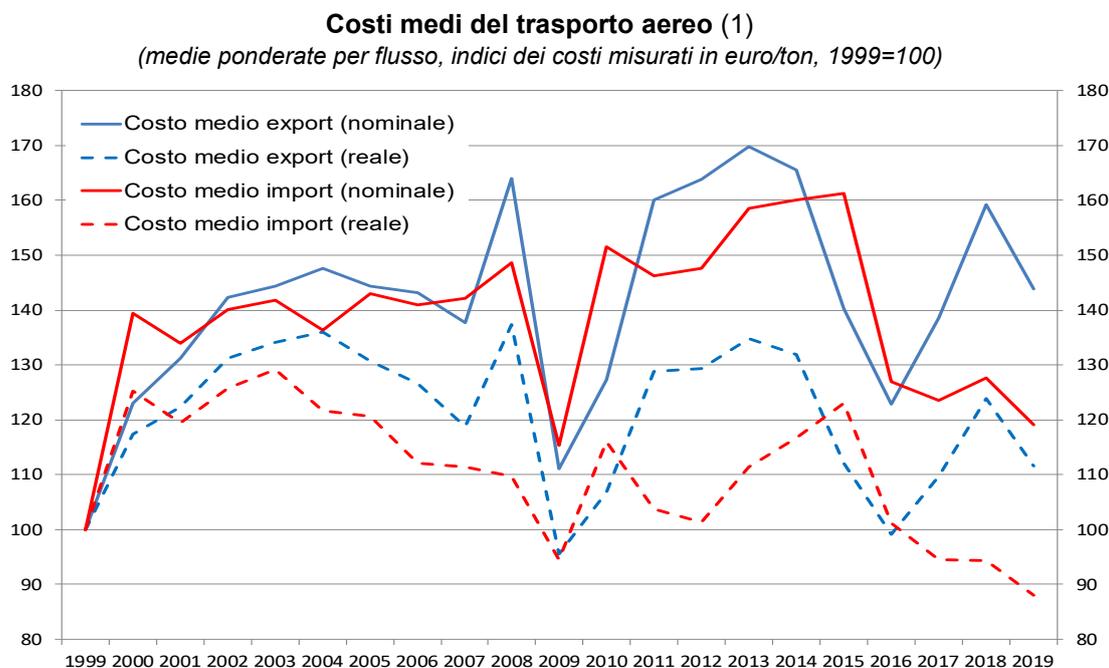
⁶ In particolare con il "Ferrobonus" (cfr. il Decreto interministeriale MIT-MEF del 14 luglio 2017, n. 125) a favore dei clienti dei servizi di trasporto ferroviario intermodale, e lo "sconto pedaggio" (cfr. delibera dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti del 13 novembre 2015, n° 96) a vantaggio delle imprese ferroviarie che effettuano trasporti mercantili, il tutto in un'ottica di incentivo verso modalità più sostenibili dal punto di vista ambientale.

costi deflazionati per le merci esportate si mantengono invece al di sopra del minimo registrato nel 2009 (Fig. 5).

I costi aerei sono diminuiti, soprattutto all'esportazione

In un contesto di volumi movimentati in calo (Tav. A.1), rispetto all'anno precedente i costi aerei (comprensivi dei servizi ausiliari) sono diminuiti in misura significativa, soprattutto per le esportazioni; tale riduzione ha riguardato quasi tutte le destinazioni, con l'eccezione della Russia, e spesso con tassi superiori al 10 per cento (Tav. 3).

Figura 5



(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).

L'andamento dei costi del trasporto navale

I costi 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.

I costi navali container

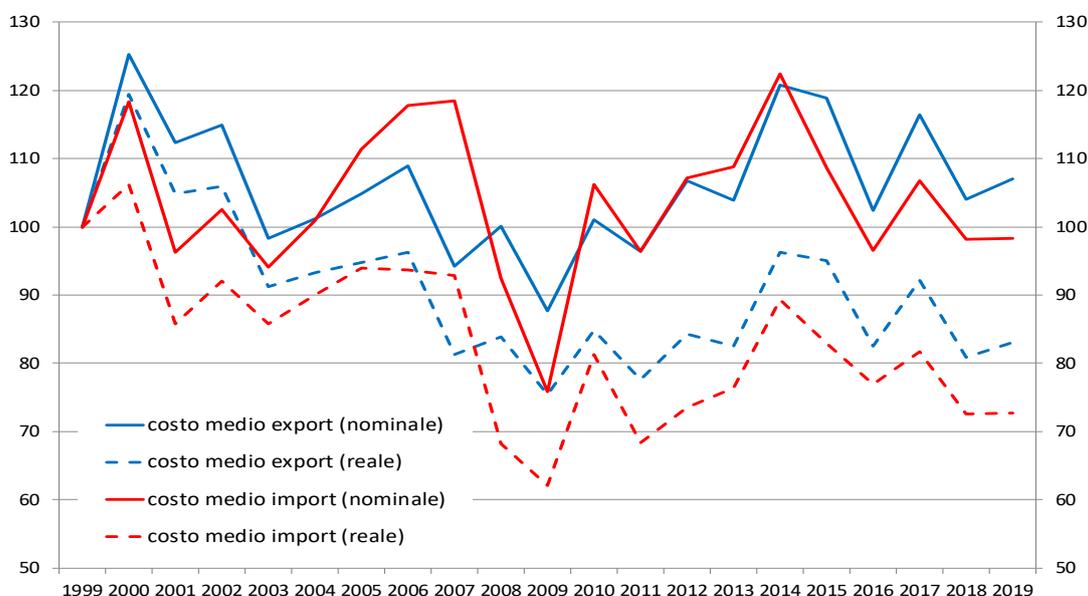
Dopo la fase di ripresa tra il 2009 e il 2014, negli anni successivi i costi navali container, in euro per tonnellata e comprensivi dei servizi ausiliari, hanno mostrato una tendenza nel complesso declinante (Fig. 6); in termini reali, rimangono comunque su livelli lievemente maggiori rispetto al biennio di crisi del 2008-09, in particolare quelli relativi ai beni importati.

I noli navali container in \$/TEU sono diminuiti in relazione al debole andamento del commercio mondiale

Nel 2019 le tariffe rilevate nell'indagine – in dollari per container (TEU, *twenty-foot equivalent unit*) e al netto dei servizi ausiliari – hanno confermato il calo dell'anno precedente, in particolare dal lato delle importazioni, in linea con l'andamento stagnante del commercio mondiale; i costi in euro a tonnellata, con l'inclusione dei servizi ausiliari, sono invece in media aumentati all'esportazione e rimasti sostanzialmente stabili dal lato degli acquisti (Tav. 4). Diversi fattori hanno contribuito a tale divaricazione: il deprezzamento dell'euro sul dollaro, la riduzione dei carichi medi trasportati per container che ha aumentato l'incidenza del costo per tonnellata, e l'incremento dei costi della trazione stradale (trasporti *feeder* da e per i porti di arrivo/partenza).

per container che ha aumentato l'incidenza del costo per tonnellata, e l'incremento dei costi della trazione stradale (trasporti *feeder* da e per i porti di arrivo/partenza).

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 quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

I costi navali bulk (liquidi e solidi)

Negli ultimi anni i costi medi navali *bulk* (inclusi i servizi ausiliari) all'importazione relativi ai carichi solidi (in gran parte materie prime non energetiche), hanno registrato una tendenza al rialzo, grazie a una più attenta politica di offerta basata sulla dismissione del naviglio più obsoleto, ponendosi su livelli storicamente non alti ma significativamente superiori al punto di minimo toccato nel 2015; in termini reali sono al di sopra del livello medio del 2009 (Fig. 7).

I costi medi navali *bulk* liquidi – in larga parte petrolio e derivati – hanno invece registrato negli ultimi anni un andamento meno pronunciato, con noli tendenzialmente stabili anche in termini reali, ma su livelli storicamente abbastanza elevati, consentendo quindi una discreta profittabilità agli operatori del settore.

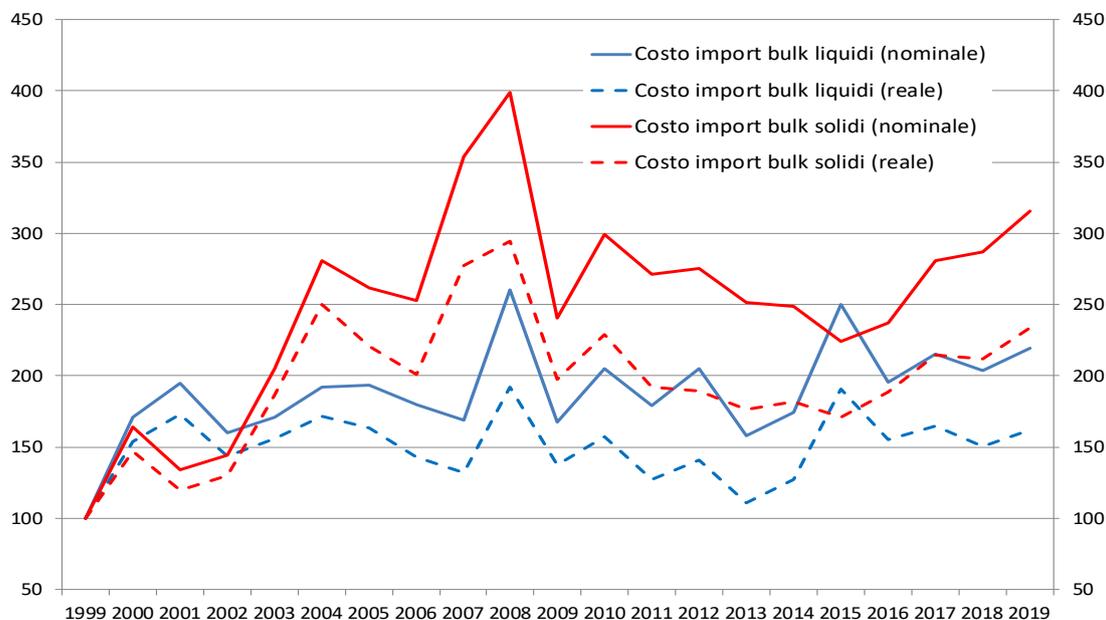
I noli marittimi *bulk* sono mediamente cresciuti, soprattutto in euro

Nel 2019 i noli denominati in dollari (al netto dei servizi ausiliari) per il trasporto di materie prime solide sono cresciuti sia per il segmento del carbone e minerali, sia per quello delle granaglie; in euro e inclusi i servizi ausiliari gli incrementi sono stati di entità maggiore, intorno all'8 per cento (Tav. 5), a causa del deprezzamento nei confronti della divisa statunitense in media d'anno.

Una situazione simile si è registrata nel settore delle materie prime liquide, anche se con tassi di crescita un po' più bassi, sia in dollari (al netto dei servizi ausiliari) sia in euro e inclusi i servizi ausiliari (Tav. 5), soprattutto per il segmento del petrolio, quello più rilevante; per i prodotti chimici, una tipologia di trasporto di nicchia, l'incremento delle tariffe è stato di un ordine di grandezza più vicino a quello relativo ai carichi solidi.

Figura 7

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 rispettivamente per l'indice dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

I costi navali general cargo e Ro-Ro

I costi navali general cargo per il trasporto di macchinari e impianti rimangono su livelli minimi

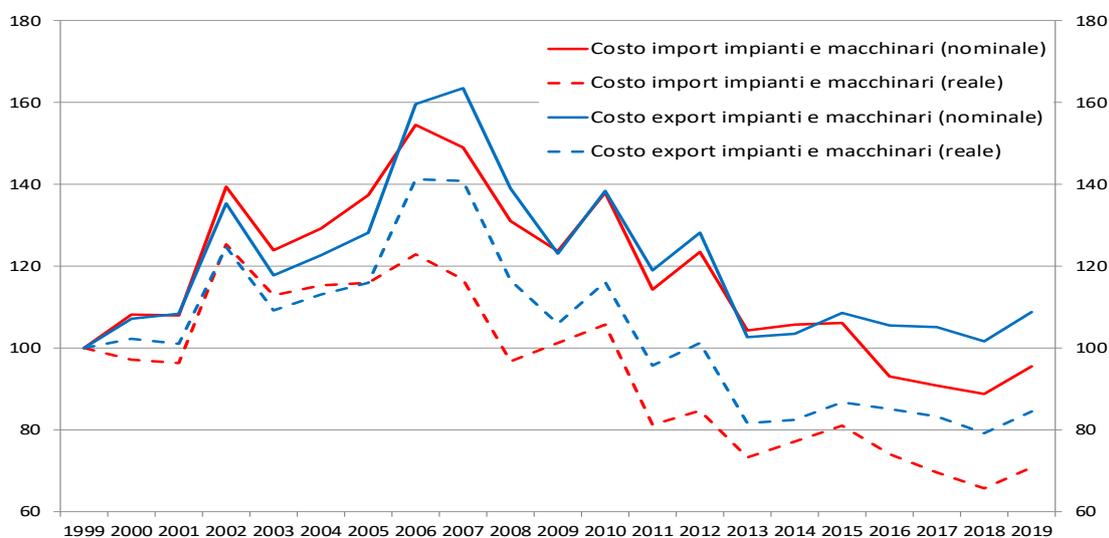
Lo scorso anno si è interrotta la tendenza al ribasso, in atto dalla crisi internazionale del 2008-09, dei costi medi navali *general cargo* riferiti al trasporto di impianti, macchinari e mezzi di trasporto (comprensivi dei servizi ausiliari e in euro/tonnellata). Per entrambe le direzioni dei flussi i costi restano ai minimi del ventennio considerato, anche in termini reali (Fig. 8). Negli ultimi anni ha pesato anche una ricomposizione geografica degli scambi a favore dei paesi più prossimi all'Italia, con una conseguente riduzione dei costi medi; i noli rilevati dall'indagine, in dollari a tonnellata, mostrano infatti una minore tendenza al ribasso.

Nel 2019 i costi denominati in euro/tonnellata sono aumentati soprattutto nella categoria più rilevante, "impianti, macchinari e mezzi di trasporto" ma i noli sono cresciuti in entrambe le direzioni dei flussi anche negli altri due segmenti, "prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali" e "tubi e materiali metallici" (Tav. 6).

I costi navali Ro-Ro sono in media diminuiti

Per quanto riguarda il comparto Ro-Ro (trasporto di veicoli stradali, in larga parte nell'area mediterranea e con tariffe generalmente denominate in euro), nel 2019 i costi sono diminuiti in media di quasi il 6 per cento (Tav. 7). La riduzione ha interessato in particolare alcune aree geografiche, inclusa la tratta più rilevante, quella da/per la Turchia; la Spagna è tra le poche rotte dove si sono registrati incrementi tariffari.

Costi medi del trasporto navale: general cargo, trasporto impianti e macchinari (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 quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

I costi del trasporto di gas metano

L'indagine campionaria raccoglie dal 2016 i dati sui costi del trasporto di gas metano via condotte. Negli anni precedenti 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 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 trasportati rispetto a quelli contrattati.

Nel 2019 i costi del trasporto di gas metano sono diminuiti

Nel 2019 i costi sono in media diminuiti del 3,8 per cento rispetto all'anno precedente, risentendo della riduzione di quelli relativi alle importazioni da tutti i paesi fornitori tranne quello principale, la Russia, nei confronti del quale si registra un lieve aumento della spesa di trasporto (Tav. 8).

Le quote di mercato dei vettori

Dal 2002 un'apposita sezione dell'indagine è finalizzata alla stima della ripartizione del trasporto di merci da e per l'Italia tra vettori italiani ed esteri. Per i trasporti aerei si elaborano dati tratti dalle fonti amministrative, mentre per quelli navali e stradali si realizzano specifiche rilevazioni campionarie, che costituiscono una fonte informativa originale anche in ambito internazionale. Infatti, le statistiche disponibili per il settore marittimo 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 (cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#)).

Le quote di mercato dei vettori italiani sono diminuite

Dopo due anni consecutivi di lieve ripresa, le quote di mercato dei vettori italiani sono tornate a scendere in tutti i comparti. Nel settore marittimo la quota è diminuita in misura significativa, dall'11,4 al 9,1 per cento,

⁷ 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.

uguagliando il minimo storico del 2016 (Tav. 9). La riduzione ha riguardato quasi tutti i settori, con l'eccezione del trasporto Ro-Ro; quella di maggiore entità in termini assoluti ha riguardato il comparto bulk liquido, al contrario nel bulk solido il calo è stato marginale. Nel trasporto stradale il peso dei vettori italiani si è ridotto in misura modesta, attestandosi al 20,0 per cento, riprendendo però una tendenza iniziata quasi quindici anni fa. Nel comparto aereo la quota ha invece subito un calo più significativo, scendendo al 15,6 per cento.

Per quanto riguarda i vettori navali esteri, nel 2019 le graduatorie rimangono sostanzialmente inalterate rispetto all'anno precedente (Tav. 10); le società armatoriali di nazionalità svizzera si confermano al primo posto nel trasporto container (gli italiani detengono una quota assai marginale), nei settori *bulk* gli armatori greci continuano a occupare stabilmente il primo posto, mentre quelli italiani il secondo (*bulk* liquido) o il quinto (*bulk* solido). Nei trasporti *general cargo* prevalgono i vettori turchi (gli italiani sono in terza posizione) e solo nel Ro-Ro i nostri armatori detengono la quota maggiore.

La bilancia dei trasporti mercantili

Come accennato nell'introduzione, sulla base delle quote di mercato vengono ripartite le quantità di merci movimentate (Tav. A.1) tra i vettori stranieri e quelli italiani. I costi del trasporto, moltiplicati per tali quantità, forniscono il valore dei servizi di trasporto mercantili scambiati con l'estero; alla stima complessiva concorrono anche altre voci, come i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori navali e stradali italiani o quelli di cabotaggio realizzati in Italia dagli armatori non residenti.

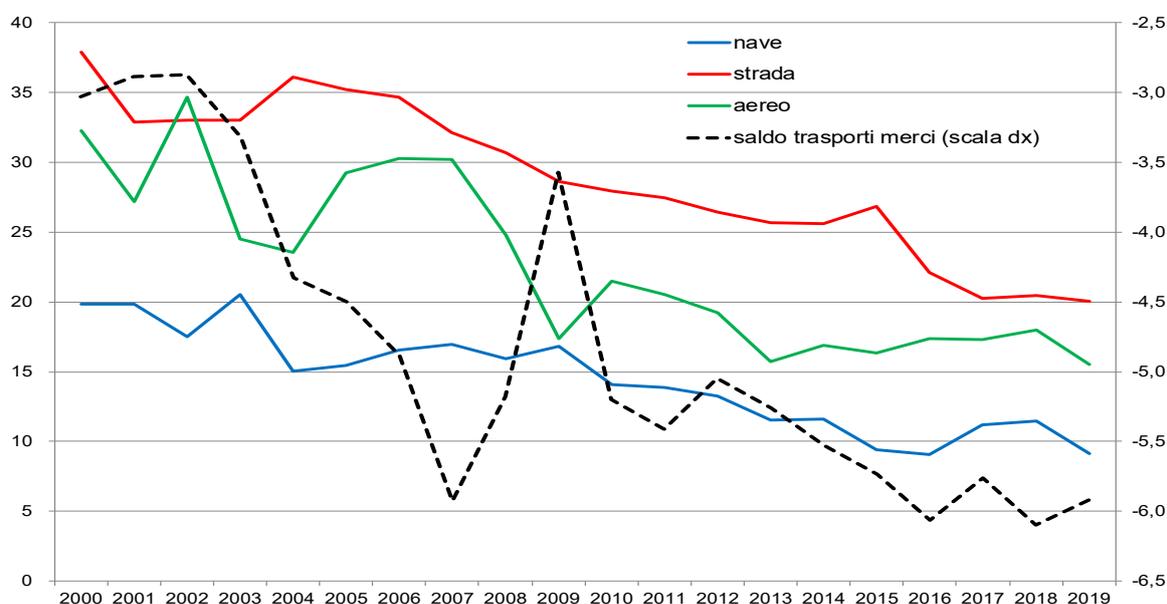
Nel 2019 il deficit nella bilancia dei trasporti mercantili si è lievemente ridotto, in particolare nel settore navale

La bilancia dei trasporti mercantili presenta, date le basse quote di mercato dei vettori italiani, un deficit strutturale che ha oscillato tra i 5 e i 6 miliardi di euro tra il 2010 e il 2019, rappresentando in media quasi il 65 per cento del disavanzo complessivo dei servizi di trasporto (Tav. 11). Nel 2019 il deficit è stato di 5,9 miliardi, in lieve diminuzione rispetto al 2018; il miglioramento è da attribuire alla riduzione del deficit nei trasporti navali, derivante dall'aumento dell'attività "estero su estero" degli armatori italiani che ha compensato il calo della quota di mercato nei flussi da/per l'Italia.

La Fig. 9 evidenzia la correlazione positiva tra le quote di mercato e il saldo dei servizi di trasporto mercantile; significative oscillazioni del deficit sono largamente determinate dagli effetti del ciclo economico sui costi medi.

Figura 9

Andamento delle quote di mercato dei vettori italiani e saldo della bilancia dei trasporti mercantili
(valori percentuali per le quote di mercato, scala sx; miliardi di euro per il saldo dei trasporti mercantili, scala dx)



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 2019)

Area geografica	Costi 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 2018	Import (euro/ton)	Var. % sul 2018	Carico completo (euro/veicolo)	Var. % sul 2018	Carico parziale (euro/ton)	Var. % sul 2018
Austria – Svizzera	104,3	-1,7	104,0	-2,5	986,5	-0,1	182,0	-3,2
Benelux	131,3	6,1	131,3	6,0	1.706,0	4,7	206,0	6,7
Est Europa (1)	105,1	-1,9	97,5	-1,5	1.120,4	-2,4	170,9	-2,0
Francia	96,8	-4,4	97,9	-4,3	1.419,5	4,4	141,9	-9,0
Germania	111,8	-2,7	110,6	-2,8	1.552,4	3,9	166,0	-6,2
Grecia – Turchia	131,0	-0,8	125,8	-2,1	2.267,0	6,3	166,2	-6,5
Paesi balcanici	147,1	18,1	147,7	18,1	1.400,2	6,0	260,0	26,8
Paesi baltici	170,7	31,5	181,3	33,8	2.718,0	6,2	223,4	32,6
Paesi ex URSS	234,8	5,3	180,2	5,4	3.558,4	0,2	282,3	3,2
Regno Unito - Irlanda	194,1	5,0	170,0	7,9	2.684,0	0,2	268,7	8,7
Scandinavia	150,7	-1,7	158,6	-2,3	2.618,3	0,8	215,4	-3,7
Spagna – Portogallo	117,4	-2,6	109,3	-2,6	1.688,4	0,7	165,0	-4,9
Media ponderata (2)	120,3	0,6	115,4	0,7	1.558,3	2,4	183,0	-0,4

(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 2019)

Area geografica	Costi medi - tutti i carichi				Costi container			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2018	Import (euro/ton)	Var. % sul 2018	Export (euro/ton)	Var. % sul 2018	Import (euro/ton)	Var. % sul 2018
Austria – Svizzera	37,4	-4,6	36,4	-5,2	45,3	1,5	45,0	1,7
Benelux	52,5	-4,1	50,0	-2,1	57,1	-5,2	54,7	-4,1
Est Europa (1)	55,5	2,9	53,3	1,9	60,6	6,3	57,2	7,0
Francia	46,3	-3,8	41,8	-4,4	52,4	-3,0	51,6	-2,6
Germania	45,5	-3,0	44,0	-4,2	51,5	-2,5	52,8	-3,2
Grecia – Turchia	70,9	0,9	70,4	1,4	72,3	-2,8	77,7	-4,7
Paesi balcanici	64,2	3,0	55,2	1,5	69,2	4,9	61,9	6,1
Paesi baltici	86,6	2,5	85,1	2,1	93,2	2,6	102,3	2,0
Paesi ex URSS	100,6	2,0	91,0	2,7	107,9	1,7	102,3	2,0
Regno Unito-Irlanda	59,5	-3,3	58,1	-2,1	61,9	-7,0	62,7	-7,3
Scandinavia	69,0	-3,0	66,8	1,5	68,9	-9,2	67,8	-8,9
Spagna – Portogallo	54,0	-4,2	53,4	-0,5	61,3	-6,8	55,5	-4,5
Media ponderata (2)	51,1	-2,2	47,0	-2,0	57,2	-1,8	54,3	-0,7

(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 2019)

Area geografica	Export		Import	
	Euro/ton	Var. % sul 2018	Euro/ton	Var. % sul 2018
Europa	1.950	-8,9	1.950	-8,9
Russia	3.596	16,2	3.596	16,2
Mediterraneo e Medio Oriente	1.576	-4,1	1.576	-4,1
Resto dell'Africa	2.063	-15,3	2.063	-15,3
India	1.187	-18,7	2.098	-3,9
Indonesia - Singapore	1.568	-12,4	2.324	-5,4
Cina	1.417	-6,3	2.518	-1,5
Giappone - Corea	1.959	-6,3	2.557	-2,6
Oceania	3.055	-11,3	3.055	-11,3
Stati Uniti e Canada	1.904	-12,8	1.125	-26,9
America Centromeridionale	2.563	-14,3	2.563	-14,3
Media ponderata (1)	1.808	-9,6	2.092	-6,8

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto navale container
(anno 2019)

Area geografica	Costi medi (euro/ton) (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (\$/TEU) (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export	Var. % sul 2018	Import	Var. % sul 2018	Export	Var. % sul 2018	Import	Var. % sul 2018
Europa e Mediterraneo	92,1	4,7	92,7	5,4	326,7	-1,4	335,0	1,1
Resto dell'Africa	129,6	-6,0	131,3	-4,8	883,2	-20,5	905,7	-18,5
Medio Oriente	91,9	-1,5	92,7	-0,7	399,7	-17,9	409,8	-15,8
India	96,2	3,5	114,4	4,1	467,8	-4,9	712,0	-3,6
Sud Est Asiatico	81,0	-4,8	118,8	6,4	264,2	-30,2	771,1	1,0
Cina e Giappone	76,6	1,9	121,1	4,7	193,4	-13,4	791,2	-2,5
Oceania	131,3	-7,9	132,9	-6,8	834,4	-24,5	855,6	-22,6
USA e Canada	168,0	11,6	136,4	-2,6	1276,6	9,3	852,1	-16,1
Centro America	142,9	1,5	144,6	2,7	933,8	-8,6	957,6	-6,3
Sud America	86,6	-12,4	87,1	-11,9	271,6	-46,7	278,5	-45,3
Media ponderata(1)	111,0	2,9	109,5	0,2	589,7	-6,2	583,3	-12,2

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto navale bulk: liquidi e solidi
(anno 2019)

Tipologia mercantile		Costi medi all'importazione			
		Euro/ton (inclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2018	\$/ton (esclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2018
Carichi liquidi	Petrolio e derivati	13,3	5,5	12,8	0,0
	Prodotti Chimici	92,0	7,9	95,1	2,4
Carichi solidi	Carbone/Minerali	21,5	7,9	13,5	3,9
	Granaglie	34,7	8,6	22,9	4,9

Costi medi del trasporto navale general cargo
(anno 2019)

Tipologia mercantile	Export		Import	
	Euro/ton	Var. % sul 2018	Euro/ton	Var. % sul 2018
Impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)	232,8	7,2	208,5	7,5
Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali	69,3	4,1	77,3	4,7
Tubi e materiali metallici (2)	72,8	2,6	72,8	3,3

(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 2019)

Area geografica	Media di esportazioni e importazioni (inclusi i servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Variazione % sul 2018
Balcani	22,6	0,6
Francia	15,1	-13,3
Grecia	49,1	5,6
Nord Europa	213,7	0,0
Nord Africa (esclusa la Tunisia)	115,1	-6,1
Resto dell'Africa	158,6	0,0
Spagna	58,8	6,5
Tunisia-Malta	54,4	-2,8
Turchia	73,9	-17,7
Altri paesi	221,5	0,0
Media ponderata (1)	131,7	-5,6

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto via condotte (gas metano)
(anno 2019)

Punto di entrata	Paesi di origine del gas metano	Euro/ton	Variazione % sul 2018
Mazara del Vallo	ALGERIA	30,4	-10,3
Gela	LIBIA	26,8	-18,6
Passo Gries	NORVEGIA	67,9	-14,6
Passo Gries	PAESI BASSI	31,5	-1,9
Tarvisio	RUSSIA	1,5	8,9
Media ponderata (1)		17,4	-9,0

(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	25,6	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	22,1	17,4
2017	15,5	8,7	1,8	6,1	30,7	11,2	20,2	17,3
2018	15,7	4,7	3,4	10,5	41,2	11,4	20,5	18,0
2019	11,6	4,7	1,8	8,1	42,1	9,1	20,0	15,6

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Quote di mercato per nazionalità dei vettori navali nel 2019
(percentuali, importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia via nave)

Container	Bulk solidi	Bulk liquidi	General Cargo	Ro-Ro					
Svizzera	30,0	Grecia	24,3	Grecia	33,7	Turchia	26,8	Italia	42,1
Danimarca	13,6	Turchia	16,5	Italia	11,6	Germania	21,5	Grecia	24,5
Germania	10,6	Germania	4,9	Svezia	9,4	Italia	7,9	Turchia	14,6
Francia	8,1	Cina	4,9	Emirati Arabi	5,9	Romania	4,3	Giappone	4,6
Cina	8,0	Italia	4,7	Danimarca	5,2	Libano	4,3	Norvegia	4,3
Taiwan	7,4	Svizzera	3,8	Paesi Bassi	4,6	Svizzera	4,0	Svizzera	3,5
Singapore	7,2	Giappone	3,7	Regno Unito	4,1	Russia	3,9	Tunisia	1,6
Israele	3,7	India	2,7	Turchia	3,4	Paesi Bassi	3,3	Croazia	1,2
Stati Uniti	3,0	Stati Uniti	2,6	Stati Uniti	3,3	Albania	2,7	Svezia	0,7
Hong Kong	2,6	Canada	2,6	Singapore	2,7	Azerbaijan	2,3	Polonia	0,6
Italia	1,8	Regno Unito	2,4	Svizzera	2,0	Ucraina	2,0	Germania	0,5
Turchia	1,2	Cile	2,3	Canada	1,8	Norvegia	1,9	Paesi Bassi	0,4
Regno Unito	0,9	Singapore	2,2	Malesia	1,5	Isole Marshall	1,7	Stati Uniti	0,3
Libano	0,8	Monaco	2,2	Germania	1,4	Grecia	1,6	Corea del Sud	0,3
Grecia	0,5	Hong Kong	2,0	Croazia	1,4	Egitto	1,5	Albania	0,2
Cuba	0,4	Paesi Bassi	1,7	Monaco	1,0	Singapore	1,4	Spagna	0,2
Spagna	0,1	Corea del Sud	1,4	Norvegia	0,9	Stati Uniti	1,4	Francia	0,1
Totale parziale	99,7	Totale parziale	84,8	Totale parziale	94,0	Totale parziale	92,6	Totale parziale	99,6
Altri paesi	0,3	Altri paesi	15,2	Altri paesi	6,0	Altri paesi	7,4	Altri paesi	0,4
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	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Crediti	Nave	4.622	3.948	4.006	3.886	3.598	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525
	<i>di cui: estero su estero</i>	3.217	2.587	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.502	2.802
	Aereo	340	296	281	289	299	286	287	352	376	319
	Strada	2.775	2.733	2.502	2.761	2.889	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089
	Ferrovia	32	29	29	26	28	30	30	30	30	30
	Condotte	5	6	6	6	10	11	12	12	15	15
	Totale	7.774	7.011	6.823	6.967	6.825	7.417	7.293	7.878	7.754	7.977
Debiti	Nave	6.675	5.836	5.626	5.310	5.274	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884
	Aereo	767	645	646	808	864	817	753	906	960	884
	Strada	4.775	5.062	4.775	5.131	5.262	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300
	Ferrovia	370	334	289	342	378	372	380	404	399	384
	Condotte	422	542	533	639	574	587	563	543	308	443
	Totale	13.009	12.420	11.868	12.229	12.351	13.154	13.356	13.637	13.850	13.895
Saldi	Nave	-2.053	-1.889	-1.620	-1.424	-1.676	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359
	Aereo	-428	-350	-365	-519	-565	-531	-466	-554	-584	-565
	Strada	-2.000	-2.329	-2.273	-2.371	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211
	Ferrovia	-338	-305	-260	-316	-350	-342	-349	-374	-369	-354
	Condotte	-416	-537	-527	-633	-563	-576	-550	-531	-293	-428
	Totale (A)	-5.235	-5.409	-5.044	-5.262	-5.526	-5.737	-6.064	-5.758	-6.096	-5.917
<i>Memo:</i>											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)		-8.517	-8.677	-8.223	-7.934	-8.286	-8.363	-8.418	-9.228	-9.518	-9.817
<i>A in percentuale di B</i>		61,0	62,3	61,3	66,3	66,7	68,6	72,0	62,4	64,0	60,3
Saldo di conto corrente		-53.090	-46.576	-3.746	17.879	30.904	23.529	43.997	44.712	44.021	52.890

(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)

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
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	

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 2019.

Valori esportati e importati per modalità di trasporto (1)
(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	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
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	

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 2019.

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

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	<i>Bulk liquidi</i>	<i>Bulk solidi</i>	Container	<i>General cargo</i>	Ro-Ro	Container	<i>Bulk</i>			
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
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	<i>Bulk liquidi</i>	<i>Bulk solidi</i>	Container	<i>General cargo</i>	Ro-Ro	Container	<i>Bulk</i>			
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	

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 2019.

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