

Indagine sui trasporti internazionali di merci

19 giugno 2026

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

I principali risultati

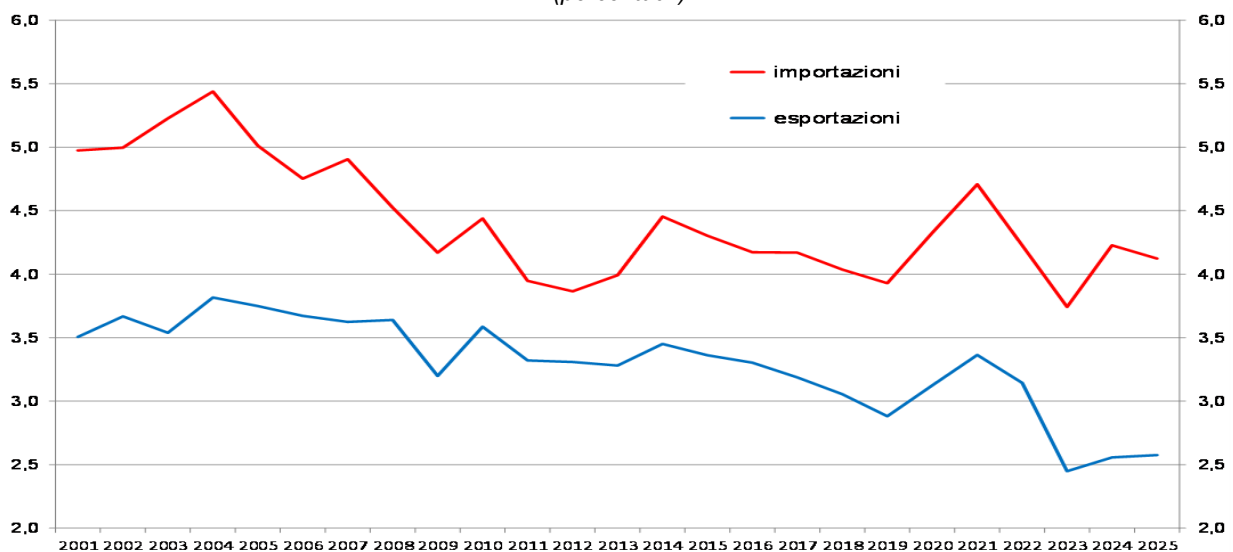
Secondo l'indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci relativa al 2025, l'incidenza dei costi di trasporto sull'interscambio delle merci dell'Italia è rimasta stabile rispetto al 2024 per le esportazioni (al 2,6 per cento) ed è lievemente scesa per le importazioni (al 4,1 per cento, dal 4,2; Fig. 1).

Tali andamenti riflettono dinamiche eterogenee nei vari comparti. In quello marittimo l'espansione dell'offerta di stiva e un rallentamento della domanda di carico hanno contribuito a una diminuzione dei noli nella movimentazione di rinfuse (liquide e solide, sostanzialmente materie prime) e nel trasporto container, settore nel quale erano fortemente cresciuti nel 2024 a seguito degli attacchi dei ribelli Huthi; sono invece aumentati i costi nel Ro-Ro, anche in relazione all'entrata in vigore della normativa europea sulla decarbonizzazione dei trasporti marittimi. Negli altri comparti, sono diminuiti i noli nel settore aereo mentre sono aumentati quelli stradali, per l'incremento sia dei volumi movimentati sia dei costi operativi, e quelli delle importazioni di gas via condotte, in conseguenza di un rialzo delle tariffe.

In presenza di un calo delle quote di mercato dei vettori nazionali, soprattutto nei comparti stradale e navale, nel 2025 il deficit dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia si è ampliato (a -12,6 miliardi di euro, da -10,7 nel 2024). Nel 2026 esso subirà verosimilmente un ulteriore peggioramento; le recenti ostilità nel Golfo Persico hanno finora determinato un aumento rilevante soprattutto dei noli marittimi per la movimentazione di petrolio e prodotti raffinati, con un relativo aggravio dei costi di trasporto delle importazioni.

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 incluse le merci trasportate per condotte (importazioni di gas metano). Dati provvisori per il 2025. 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: 2025

Introduzione¹

La Banca d'Italia conduce dal 1999 un'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci per raccogliere le informazioni necessarie per la compilazione della bilancia dei pagamenti. I dati vengono trattati ed elaborati in forma aggregata, nel rispetto della normativa sulla privacy; lo scopo principale è la stima dei costi unitari del trasporto da e per l'Italia per modalità di carico della merce; si stimano inoltre le quote di mercato dei vettori distinte per nazionalità. I dati in volume di importazioni ed esportazioni sono di fonte Istat (commercio con l'estero)². Sulla base di queste informazioni si calcolano le quantità movimentate dai vettori stranieri e da quelli italiani. I costi unitari, moltiplicati per tali quantità, forniscono la stima dei servizi di trasporto scambiati con l'estero, a cui si aggiungono altre voci: il cabotaggio realizzato in Italia dai vettori non residenti (navali e stradali) e i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori italiani³.

L'indagine relativa al 2025 ha riguardato 197 imprese operanti in Italia e ha rilevato oltre 6.700 "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; nei casi più rilevanti si riportano i prezzi nella valuta di contrattazione (il dollaro, spesso utilizzato nel trasporto marittimo) o al netto dei servizi ausiliari. I costi sono calcolati come medie per area di controparte, ponderati con i volumi movimentati; la loro dinamica riflette pertanto anche la composizione geografica delle quantità trasportate. Per alcune tipologie di carico i prezzi contrattati sul mercato si riferiscono non al peso ma all'unità (come 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

I costi del trasporto stradale sono cresciuti di circa il 10 per cento

Nel 2025 i costi medi stradali per tonnellata per entrambe le direzioni dei flussi commerciali sono aumentati di circa il 10 per cento, tornando agli elevati livelli registrati nel 2022 (Fig. 2). Oltre alla crescita dei volumi movimentati, vi ha contribuito l'incremento dei costi operativi, principalmente quello dei salari dei conducenti, legato

alla persistente carenza di personale; quest'ultimo fattore, insieme al calo delle immatricolazioni di nuovi mezzi pesanti in Europa, ha provocato una riduzione della capacità di trasporto. La crescita dei costi ha riguardato tutte le aree geografiche; i noli al netto dei servizi ausiliari hanno registrato un aumento medio di oltre il 6 per cento per i carichi completi e dell'11 per cento per quelli parziali (*groupage*) (Tav. 1).

Anche in termini reali i costi stradali sono cresciuti in media del 10 per cento; la valutazione è effettuata utilizzando gli indici dei prezzi alla produzione dei manufatti esportati e importati, che hanno registrato rispetto al 2024 un marginale aumento per i primi e un lieve calo per i secondi.

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

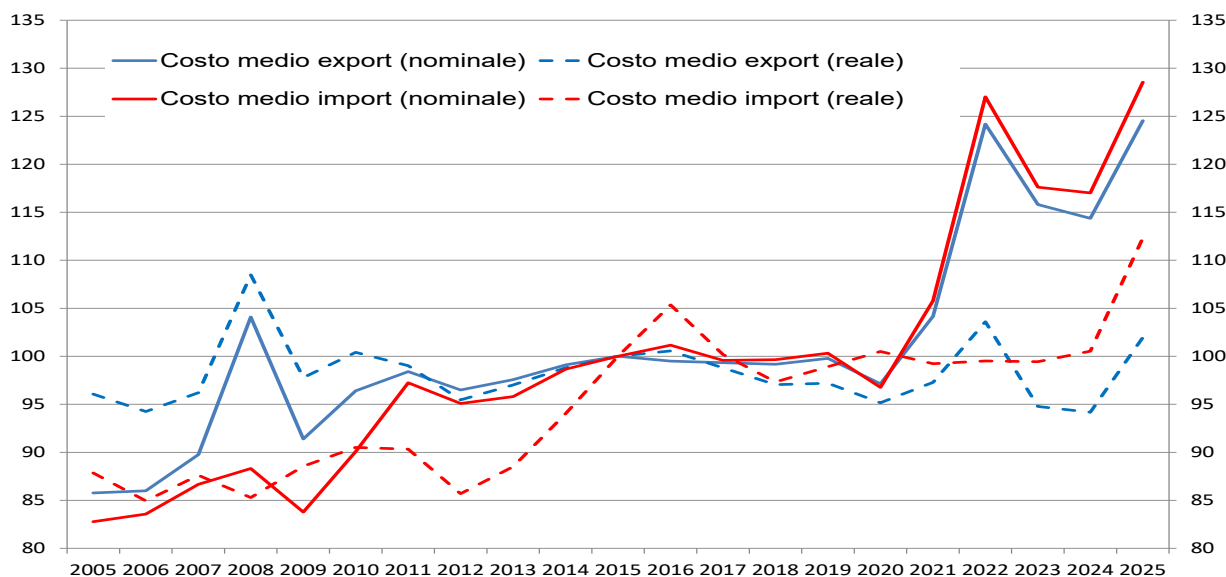
² I risultati dell'indagine sono utilizzati anche per correggere la distribuzione per modo di trasporto dei flussi di commercio estero, che per costruzione sono caratterizzati da una sovrastima del trasporto stradale a svantaggio delle altre modalità, in particolare quella ferroviaria. Le imprese importatrici/esportatrici 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 appoggio (*feeder*). I dati sono riportati nell'Appendice statistica e il metodo di correzione è descritto in [Metodi e fonti: note metodologiche](#).

³ Per le modalità navale, stradale e ferroviaria; per un approfondimento sui trasporti "estero su estero" marittimi si veda la nota pubblicata sul sito internet della Banca d'Italia: <http://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/trasporti-internazionali/armatori.pdf>.

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 per tutti i comparti.

Figura 2

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



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

Trasporto ferroviario

Nella ferrovia i costi medi sono rimasti nel complesso stabili

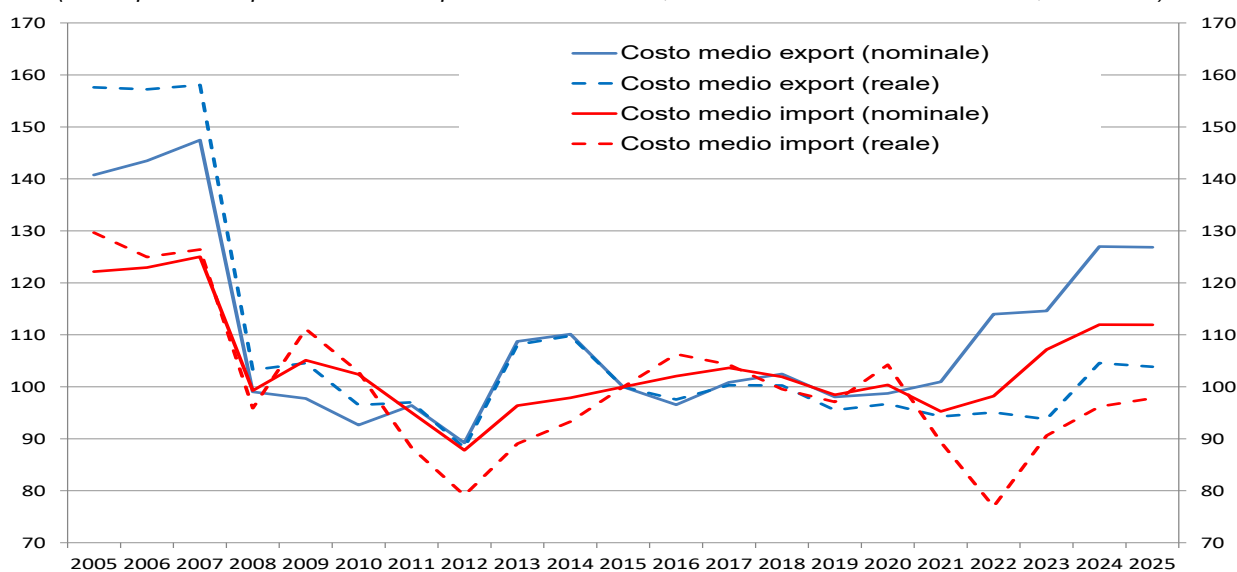
Nel 2025 i costi medi a tonnellata del trasporto ferroviario, al netto della trazione stradale, sono nel complesso rimasti stabili (Tav. 2); distinguendo tra le due tipologie di carico, sono moderatamente cresciuti nel settore container e calati in quello delle rinfuse (*bulk*). I volumi dell'interscambio con la Cina e i relativi noli sono scesi per la contestuale riduzione di quelli

marittimi, il cui forte aumento nel 2024 aveva indotto un parziale spostamento modale verso la ferrovia. In termini reali, i costi medi complessivi sono rimasti sostanzialmente stabili all'esportazione e lievemente cresciuti all'importazione (Fig. 3).

Figura 3

Costi medi del trasporto ferroviario (1)

(medie ponderate per flusso dei trasporti container e bulk, indici dei costi misurati in euro/ton, 2015=100)



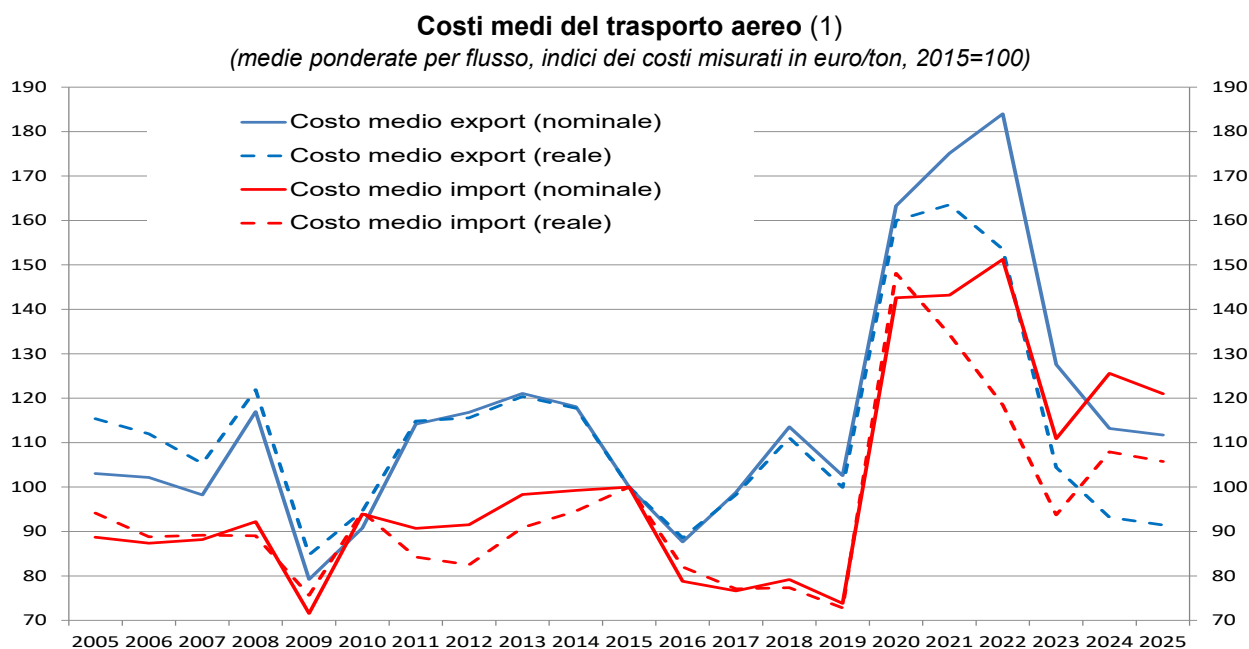
(1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali per l'indice dei prezzi alla produzione dei manufatti, rispettivamente venduti sui mercati esteri e importati (fonte Istat).

Trasporto aereo

I costi del trasporto aereo sono diminuiti

Nel 2025 i costi medi del trasporto aereo hanno registrato in media un calo per entrambe le direzioni dei flussi (Tav. 3), in relazione a una flessione dei costi operativi. In termini reali, i noli aerei hanno proseguito la fase di discesa per le esportazioni, avvicinandosi a livelli bassi nel confronto storico, mentre per le importazioni hanno ripreso a calare sia pure a un ritmo inferiore rispetto al triennio 2021-23 (Fig. 4).

Figura 4



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

Trasporto navale

I costi navali vengono rilevati per le differenti modalità di carico (container, *bulk* liquido e solido, *general cargo* e Ro-Ro⁵), in quanto riguardano tipologie di naviglio caratterizzate da un'ampia eterogeneità tariffaria.

Trasporto container

Nel 2025 i noli navali container sono diminuiti dopo il forte rincaro dell'anno precedente

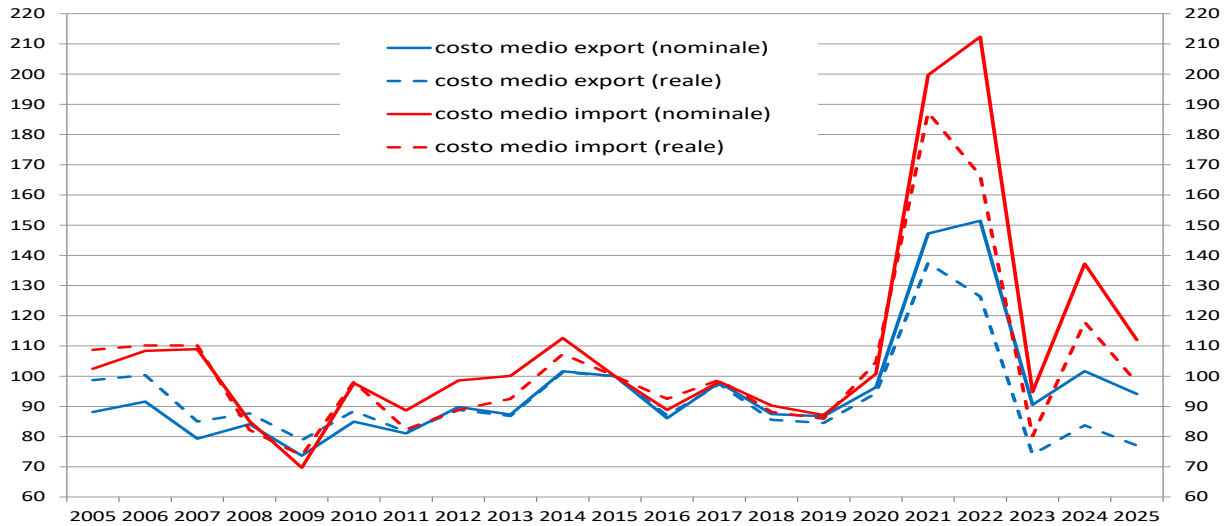
Dopo gli eccezionali incrementi registrati nell'anno precedente, nel 2025 i costi del trasporto container, in dollari per TEU (*twenty-feet equivalent unit*, la misura standard di un container) e al netto dei servizi ausiliari, si sono ridotti significativamente (Tav. 4), in connessione con l'espansione dell'offerta di stiva e l'indebolimento del potere di mercato delle grandi alleanze tra società armatoriali. La riduzione è stata maggiore per i noli all'importazione (-26 per cento), fortemente cresciuti nel 2024 in seguito al dirottamento dei traffici verso il Capo di Buona Speranza causato dagli attacchi dei ribelli Huthi nel Mar Rosso. Da lato delle esportazioni l'impulso proveniente dall'anticipazione degli acquisti prima dell'entrata in vigore dei dazi (*front-loading*) negli Stati Uniti, il mercato di destinazione più importante in questo ambito, ha contribuito a contenere l'entità del calo dei noli (-13 per cento).

L'aumento del costo dei servizi ausiliari e la riduzione dei carichi medi per container hanno determinato un calo meno accentuato dei costi complessivi in euro per tonnellata; in termini reali, questi ultimi sono su livelli contenuti nel confronto storico (Fig. 5).

⁵ Per maggiori dettagli, di nuovo cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#).

Figura 5

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



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

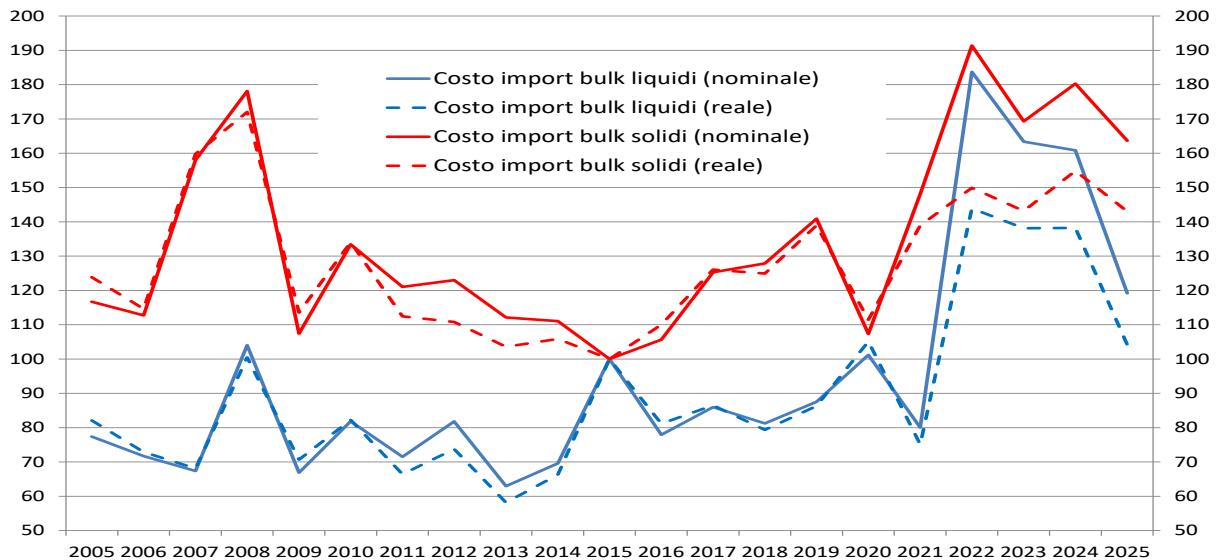
Trasporto bulk (liquidi e solidi)

I noli bulk nel complesso sono diminuiti

Le quotazioni del trasporto navale *bulk* – che riguarda perlopiù le importazioni – hanno registrato, in dollari a tonnellata, un significativo calo per il petrolio greggio e un modesto aumento per i prodotti chimici (che includono anche alcuni derivati della raffinazione del petrolio; Tav. 5). Anche per il *bulk* solido (trasporto di granaglie e minerali) si è registrato un calo. Su questi andamenti hanno influito una domanda poco dinamica e un'offerta di stiva abbondante. In termini reali i costi medi (inclusi i servizi ausiliari) si sono ridotti per entrambi i comparti, pur rimanendo al di sopra della media dell'ultimo ventennio (Fig. 6). Nei mesi recenti, le ostilità nel Medio Oriente hanno causato un aumento rilevante dei noli *bulk* liquidi (cfr. il riquadro "L'andamento recente dei noli navali container e bulk").

Figura 6

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



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

L'ANDAMENTO RECENTE DEI NOLI NAVALI CONTAINER E BULK

Nell'anno in corso le ostilità in Medio Oriente hanno influito in misura significativa sui costi del trasporto navale di petrolio e prodotti raffinati, in misura minore su quelli relativi alla movimentazione di carichi secchi e di container.

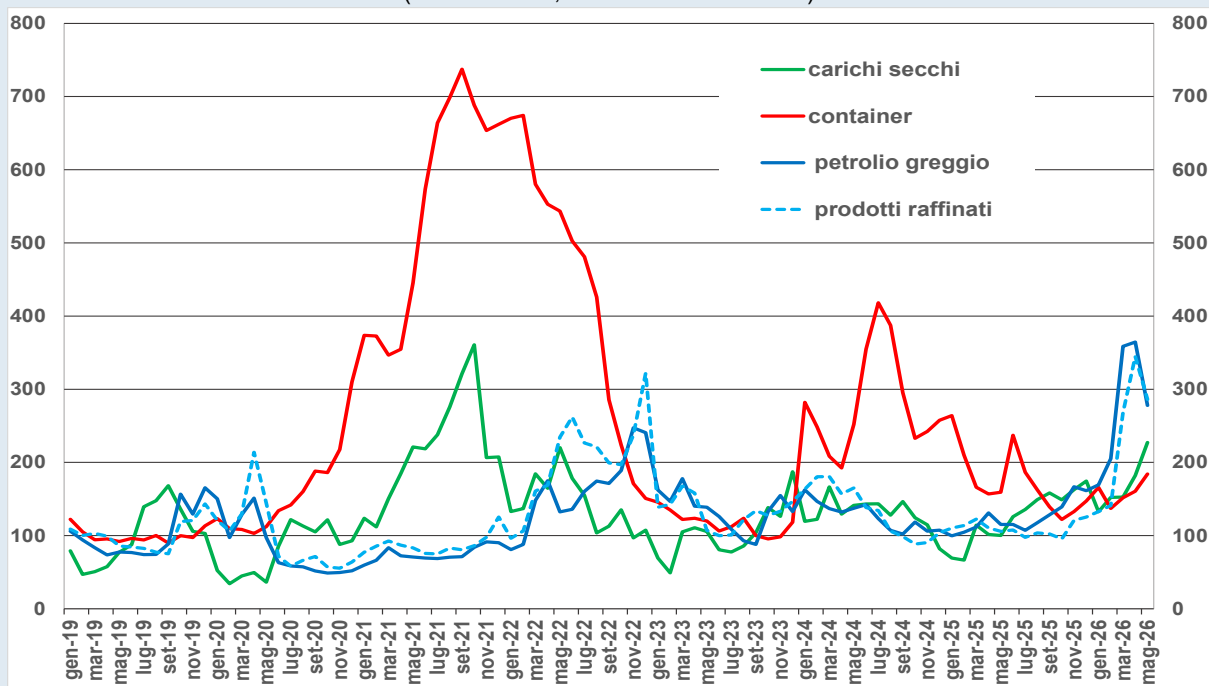
Nella figura si mettono a confronto gli andamenti dei principali indicatori dei noli marittimi – il *World Container Index* di fonte *Drewry* per il container e gli indici di fonte *Baltic*¹ per le rinfuse liquide (petrolio greggio e raffinati) e solide. In seguito all'eccezionale rincaro nel periodo pandemico i costi per il trasporto container avevano raggiunto a settembre 2021 un picco pari a 7 volte il livello medio del 2019; anche le più recenti tensioni nel Mar Rosso avevano comportato un forte rialzo dei noli, che nel luglio 2024 erano su livelli pari a quattro volte quelli del 2019. La successiva fase di riassorbimento, favorita da un'espansione dell'offerta di stiva, si è interrotta solamente negli ultimi mesi; attualmente i noli sono sostanzialmente sullo stesso livello della media del 2025.

L'andamento dei costi per il trasporto di petrolio e raffinati aveva mostrato oscillazioni più contenute nell'ultimo quinquennio e limitate alla fase più acuta dello shock energetico nel 2022. Dalla fine del 2025 si è osservata una tendenza al rialzo, che ha riflesso verosimilmente sia l'acuirsi delle tensioni geopolitiche nel Medio Oriente sia la crescente concentrazione nell'offerta di stiva². A marzo di quest'anno, in corrispondenza con lo scoppio del conflitto nel Golfo, l'incremento si è fortemente accentuato; in base agli ultimi dati disponibili, gli indici si collocano su valori quasi doppi in confronto alla media del 2025 sia per il trasporto di petrolio greggio sia per quello dei prodotti raffinati. Per i carichi secchi il rincaro è meno marcato (poco più del 60 per cento rispetto alla media dello scorso anno).

Se nel resto del 2026 i noli rimanessero sui livelli medi del secondo trimestre, si può stimare *ceteris paribus* una maggiore spesa dell'Italia per il trasporto delle merci importate via nave (*bulk* e container) di circa 1,6 miliardi di euro rispetto al 2025.

Figura

Costi medi del trasporto navale *bulk* e container
(numeri indice, media anno 2019=100)



1 Elaborazioni su dati Bloomberg per i noli bulk liquidi (*Baltic indexes*, noli misurati in dollari USA per giorno di navigazione) e *Drewry WCI* (*World Container Index*, nolo medio globale per container da 40 piedi).

2 A marzo 2026 è stato ufficializzato l'ingresso di una delle principali società armatoriali a livello mondiale, con una quota di mercato prevalente nel comparto container, in un importante vettore specializzato nel trasporto marittimo di petrolio greggio.

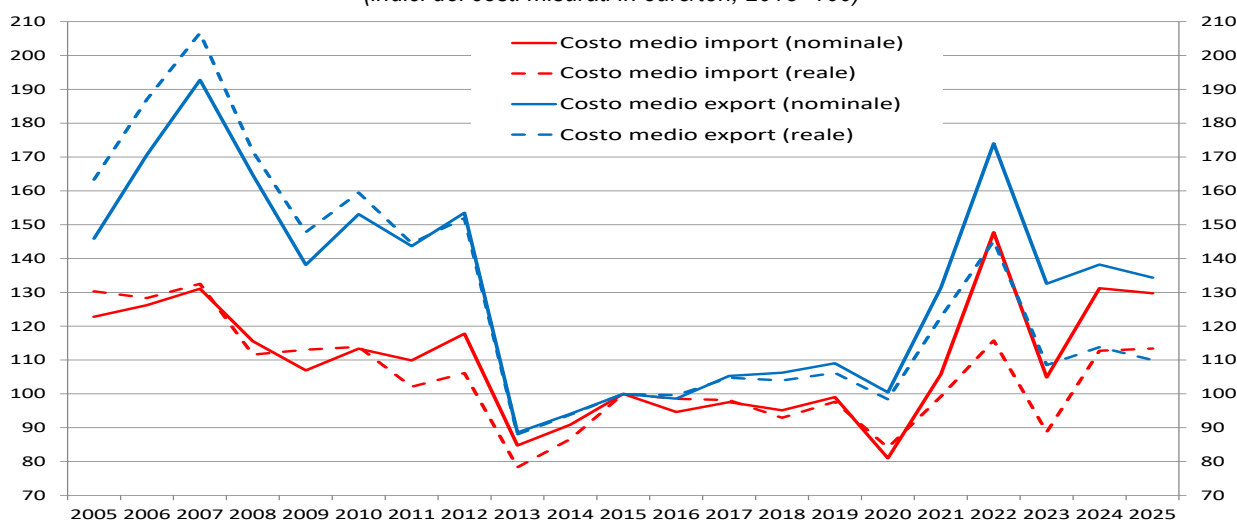
Trasporto general cargo e Ro-Ro

I noli general cargo in euro hanno registrato in media un lieve calo

Nel 2025 i costi in euro per tonnellata, comprensivi dei servizi ausiliari, nella media delle tre tipologie mercantili che costituiscono il *general cargo* si sono lievemente ridotti in termini sia nominali sia reali (Fig. 7). Per il trasporto di “impianti, macchinari e mezzi di trasporto” i noli sono moderatamente aumentati, soprattutto all’importazione; nelle restanti tipologie, “tubi e materiali metallici” e “prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali”, sono calati, in particolare all’esportazione (Tav. 6).

Figura 7

Costi medi della nave general cargo: tutte le categorie merceologiche (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 2015=100)



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

I costi navali Ro-Ro sono aumentati

Nel comparto Ro-Ro – ossia il trasporto navale di veicoli stradali con o senza autista al seguito, un segmento rilevante per il trasporto di corto raggio nell'area mediterranea e con tariffe denominate in euro – i costi medi sono significativamente cresciuti nel 2025 (Tav. 7); sul rialzo hanno influito l'aumento della domanda, anche dovuta al rincaro dei noli stradali, e i provvedimenti presi in ambito europeo sulla decarbonizzazione⁶ del trasporto marittimo, che esercitano un impatto maggiore sui segmenti a corto raggio realizzati da navi di dimensioni minori.

Trasporto di gas metano

Dal 2016 l'indagine campionaria raccoglie i dati sui costi del trasporto di gas metano via condotte; prima dell'apertura del mercato le informazioni provenivano direttamente dalle aziende del gruppo gestore dei metanodotti. I costi rilevati sono quelli sostenuti dal luogo di vendita (e non di produzione) del gas fino al punto di entrata in Italia⁷ e tendono a rimanere fissi a prescindere dalle quantità effettivamente importate (contratti di tipo *ship or pay*); la variabilità dei costi unitari (in euro a tonnellata) dipende pertanto anche dai volumi effettivamente trasportati rispetto a quelli contrattati.

I costi del trasporto di gas per condotte sono aumentati

Nel 2025 i costi sono in media aumentati del 30 per cento, risentendo in particolare dell'andamento di quelli relativi ai flussi provenienti da Libia, Norvegia e Paesi Bassi (Tav. 8).

⁶ Si tratta in particolare del *FuelEU Maritime*, in vigore dal 2025, che impone limiti all'intensità dei gas serra dei combustibili.

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

Le quote di mercato dei vettori

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

Dal 2002 viene effettuata una rilevazione campionaria finalizzata alla stima della ripartizione del trasporto navale di merci da e per l'Italia tra vettori italiani ed esteri. Nel 2025 le quote di mercato per nazionalità mostrano nel settore container la permanenza al primo posto delle società armatoriali a capitale di controllo svizzero, mentre nei comparti *bulk* e nel *general cargo* continuano a prevalere rispettivamente gli armatori greci e quelli turchi (Tav. 9).

Nel settore Ro-Ro la quota più elevata (62 per cento) spetta agli italiani, il cui peso risulta però limitato nelle altre componenti o quasi nullo come nel caso dei *bulk* solidi.

... e nel complesso rimane contenuta

La quota di mercato media complessiva dei vettori italiani⁸, calcolata pesando con i volumi movimentati, è scesa al 12,5 per cento (da 13,5; Tav. 10⁹), a causa del calo sia della quota navale (8,7 per cento, da 9,6) sia di quella stradale (19,0 per cento, da 20,1), mentre quella aerea è risalita (14,3

per cento, da 12,5) rispetto al minimo storico toccato nel biennio precedente. La contrazione dei volumi trasportati nel 2025 dalla flotta controllata dagli armatori italiani ha riguardato soprattutto il traffico interno di cabotaggio (Tav. 11); il valore dei trasporti "estero su estero" è sceso a causa del calo medio dei noli navali (Tav. 12).

La bilancia dei trasporti mercantili

Nel 2025 è aumentato il deficit nella bilancia dei trasporti mercantili

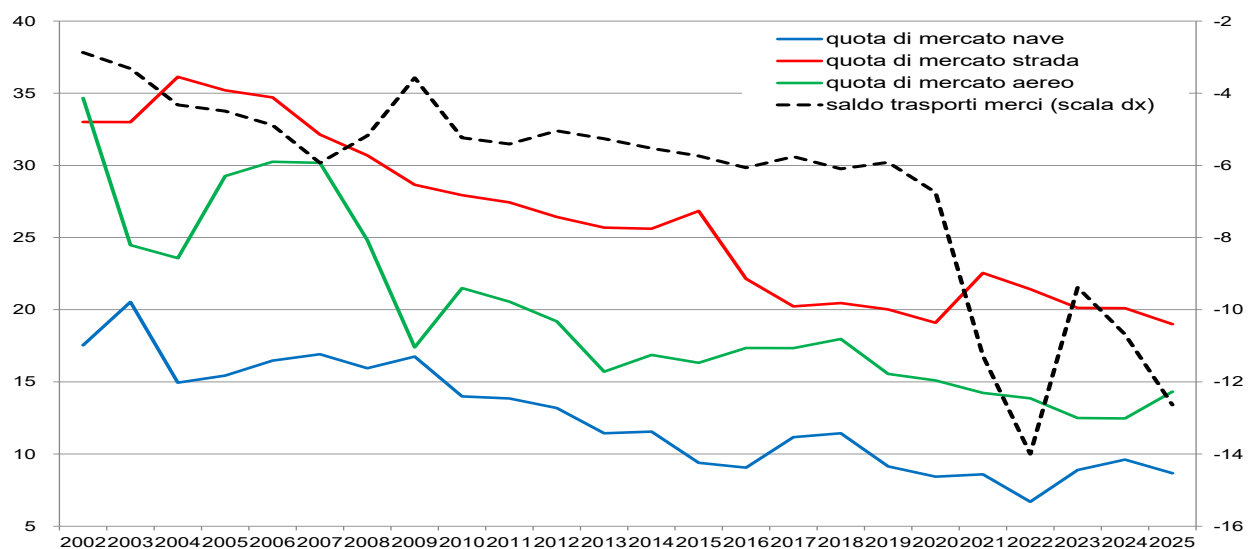
La bilancia dei trasporti mercantili è strutturalmente in deficit, principalmente a causa delle basse quote di mercato detenute dai vettori italiani. La tendenza al peggioramento osservata negli ultimi venti anni rispecchia la graduale riduzione di tali quote, a cui si aggiungono le oscillazioni dei noli legate al ciclo economico, come nel biennio 2021-22 quando la ripresa post-pandemica indusse un sensibile rialzo dei costi del trasporto (Fig. 8). Nel

2025 il saldo negativo si è ulteriormente ampliato (-12,6 miliardi, da -10,7; Tav. 12), riflettendo la riduzione delle quote di mercato dei vettori nazionali nel settore marittimo e in quello stradale; sul disavanzo di quest'ultimo ha inciso anche il rialzo dei noli medi.

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) Le quote di mercato sono ottenute ponderando con i volumi trasportati.

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

⁹ Ponderando invece con i costi del trasporto (volumi per noli unitari), sarebbe marginalmente aumentata al 15,8 per cento (Tav. 10), risentendo del forte incremento dei noli nel settore Ro-Ro, in cui la quota dei vettori nazionali è maggioritaria.

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 2025)

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 2024	Import (euro/ton)	Var.% sul 2024	Carico completo (euro/veicolo)	Var. % sul 2024	Carico parziale (euro/ton)	Var. % sul 2024
Austria – Svizzera	122,2	6,2	122,1	6,2	1.498	8,0	194,0	5,4
Benelux	156,6	11,8	155,5	11,7	2.052	4,6	236,7	15,5
Est Europa (1)	131,4	5,0	125,7	7,9	1.566	9,8	203,2	5,2
Francia	138,4	9,2	138,2	9,2	1.730	6,3	212,5	10,4
Germania	145,5	10,3	144,4	10,1	1.838	5,7	221,0	12,4
Grecia – Turchia	176,7	2,7	172,2	3,0	2.639	3,3	223,1	2,5
Paesi balcanici	174,6	8,4	175,8	8,4	1.979	7,9	287,6	8,7
Paesi baltici	227,4	15,5	228,3	15,6	3.047	7,8	347,6	20,0
Paesi ex URSS	329,8	24,1	296,1	21,8	3.955	12,5	481,6	27,6
Regno Unito - Irlanda	243,4	2,7	209,8	3,3	3.675	-0,6	316,5	4,9
Scandinavia	215,7	14,1	220,1	14,7	2.946	7,1	332,9	19,1
Spagna – Portogallo	178,3	15,0	165,0	16,2	1.936	2,3	274,6	22,8
Media ponderata (2)	150,1	8,9	147,8	9,9	1.870	6,2	232,3	11,0

(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 (esclusa la trazione stradale; anno 2025)

Area geografica	Costi complessivi (tutte le tipologie di carico)				Costi del trasporto container			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2024	Import (euro/ton)	Var. % sul 2024	Export (euro/ton)	Var. % sul 2024	Import (euro/ton)	Var. % sul 2024
Austria – Svizzera	30,2	-2,7	30,9	-3,0	29,9	2,4	29,4	2,3
Benelux	49,4	2,2	48,3	1,1	49,4	4,6	45,4	4,3
Est Europa (1)	41,5	-1,4	44,3	-2,2	36,0	0,4	33,0	0,9
Francia	40,6	-1,0	39,9	-1,8	41,7	4,0	40,3	3,8
Germania	41,4	0,6	41,4	0,0	40,1	3,8	42,4	4,1
Grecia – Turchia	75,2	3,0	79,3	0,2	69,7	5,7	78,7	5,9
Paesi balcanici	53,0	-0,8	46,8	-2,0	43,6	-0,4	37,2	0,3
Paesi baltici	79,8	-1,4	86,5	-2,5	64,7	-1,8	72,7	-2,1
Paesi ex URSS	87,7	-2,2	96,8	2,8	77,6	-2,2	72,7	-2,1
Regno Unito - Irlanda	76,1	-2,2	75,2	-2,2	79,9	-2,8	80,8	-3,0
Scandinavia	75,4	3,7	77,0	2,2	69,0	5,6	67,2	5,6
Spagna – Portogallo	53,6	0,2	53,8	1,4	56,4	5,1	46,8	4,4
Cina (2)	189,4	0,0	370,4	-5,5	178,7	0,0	397,6	-6,7
Media ponderata (3)	51,4	-0,1	44,3	0,0	49,6	1,7	42,9	4,2

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

Tavola 3

Costi medi del trasporto aereo
(anno 2025)

Area geografica	Esportazioni (inclusi servizi ausiliari)		Importazioni (inclusi servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Var. % sul 2024	Euro/ton	Var. % sul 2024
Europa	2.319	8,9	2.257	5,9
Russia	1.595	..	1.595	..
Mediterraneo e Medio Oriente	2.270	-0,4	2.267	-0,8
Resto dell'Africa	3.758	9,6	3.746	8,9
India	1.387	-4,0	4.080	-3,5
Indonesia - Singapore	1.669	-9,0	4.085	-3,3
Cina	1.125	-5,4	4.330	-3,5
Giappone - Corea	1.784	-8,5	3.962	2,5
Oceania	4.333	-6,8	4.359	-7,1
Stati Uniti e Canada	2.072	-6,9	1.494	-4,9
America Centro-meridionale	2.368	-1,6	1.706	2,2
Media ponderata (1)	1.969	-1,3	3.428	-3,6

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Tavola 4

Costi medi del trasporto navale container
(anno 2025)

Area geografica	Costi medi complessivi (euro/ton) (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (\$/TEU) (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export	Var. % sul 2024	Import	Var. % sul 2024	Export	Var. % sul 2024	Import	Var. % sul 2024
Europa	84,8	-2,6	83,8	-3,7	431	-6,4	431	-6,2
Mediterraneo	84,8	-2,7	83,7	-3,3	432	-6,4	432	-4,5
Resto dell'Africa	133,6	-13,6	127,9	-15,7	1.174	-10,5	1.177	-10,1
Medio Oriente	99,6	-26,5	96,3	-28,1	769	-18,4	771	-18,3
India	75,0	-22,8	162,6	-17,3	342	-46,9	1.772	-20,5
Sud Est Asiatico	73,4	-2,2	183,5	-31,9	280	-14,2	2.084	-38,5
Cina	72,9	-2,8	186,0	-30,8	277	-14,4	2.117	-37,4
Giappone	73,0	-2,6	187,8	-29,4	277	-14,1	2.135	-36,0
Oceania	230,8	-4,1	220,9	-7,3	1.854	-21,3	1.863	-22,8
Stati Uniti e Canada	183,4	-7,6	124,1	-2,2	1.659	-14,1	846	-3,3
Centro America	169,8	10,4	162,0	7,6	1.628	14,4	1.631	14,8
Sud America	101,1	-4,5	99,6	-5,9	488	-5,2	487	-5,6
Media ponderata (1)	116,1	-7,4	135,6	-18,4	825	-13,1	1.234	-25,8

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Tavola 5

Costi medi del trasporto navale bulk: liquidi e solidi
(anno 2025)

Tipologia mercantile		Costi medi all'importazione			
		Euro/ton (inclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2024	\$/ton (esclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2024
Carichi liquidi	Petrolio e derivati	18,7	-28,1	18,9	-26,8
	Prodotti chimici	105,0	-2,9	108,9	1,3
Carichi solidi	Carbone/Minerali	28,3	-10,0	23,7	-7,9
	Granaglie	36,9	-8,3	29,4	-5,6

Costi medi del trasporto navale general cargo
(anno 2025)

Tipologia mercantile	Esportazioni		Importazioni	
	Euro/ton	Var. % sul 2024	Euro/ton	Var. % sul 2024
Impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)	233,2	2,0	197,8	4,1
Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali (2)	108,1	-2,3	127,9	0,6
Tubi e materiali metallici (3)	80,5	-5,5	86,0	-0,8

(1) In "Impianti, macchinari e mezzi di trasporto" rientrano merci appartenenti alle categorie 11 (Macchine e apparecchi) e 12 (Mezzi di trasporto) della classificazione NST2007. – (2) Nei "Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali" rientrano merci appartenenti alle categorie 1 (Agricoltura, caccia e pesca), 3 (Minerali), 4 (Alimentari), 6 (Carta), 7 (Petroli raffinati), 8 (Chimici), 9 (Minerali non metalliferi) e 14 (Materie prime secondarie e rifiuti) della classificazione NST2007. – (3) Nei "Tubi materiali metallici" rientrano merci appartenenti alla categoria 10 (Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi) della classificazione NST2007.

Costi medi del trasporto navale Ro-Ro
(anno 2025)

Area geografica	Media di esportazioni e importazioni (inclusi i servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Variazione % sul 2024
Balcani	48,9	28,0
Francia	19,5	36,0
Grecia	78,0	-3,3
Nord Europa	269,5	68,0
Nord Africa (esclusa la Tunisia)	157,5	28,2
Spagna	62,3	-22,5
Tunisia-Malta	54,1	8,8
Turchia	103,7	5,3
Altri paesi	277,3	64,8
Media ponderata (1)	138,7	27,8

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto via condotte (gas metano) - importazioni
(anno 2025)

Punto di entrata	Paesi di origine del gas metano	Euro/ton	Variazione % sul 2024
Mazara del Vallo	Algeria	18,6	-5,8
Melendugno	Azerbaijan	56,1	1,2
Gela	Libia	143,0	39,6
Passo Gries	Norvegia/Paesi Bassi	98,7	30,8
Tarvisio	Russia	3,0	-58,6
Media ponderata (1)		47,5	29,9

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Quote di mercato per nazionalità dei vettori navali nel 2025
(percentuali, importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia via nave)

Container		Bulk solidi		Bulk liquidi		General Cargo		Ro-Ro	
Svizzera	34,3	Grecia	26,4	Grecia	39,3	Turchia	40,9	Italia	61,6
Danimarca	15,8	Turchia	13,5	Italia	7,9	Italia	8,6	Grecia	10,0
Francia	11,2	Cina	10,6	Turchia	5,3	Grecia	6,1	Germania	4,2
Germania	7,8	Germania	6,9	Paesi Bassi	4,3	Norvegia	5,1	Danimarca	3,8
Italia	4,5	Giappone	4,2	Bermuda	4,2	Ucraina	5,0	Tunisia	3,5
Taiwan	3,8	Singapore	3,9	Monaco	3,2	Paesi Bassi	4,7	Giappone	3,2
Cina	3,8	Marshall Isole	3,1	Norvegia	2,6	Germania	3,9	Svizzera	2,9
Giappone	3,7	Svizzera	2,6	Giappone	2,4	Canada	3,5	Paesi Bassi	1,8
Honk Kong	2,0	Emirati Arabi Uniti	2,5	Danimarca	2,4	Cina	3,2	Svezia	1,8
Corea del Sud	2,0	Is. Vergini Brit.	2,5	Svizzera	2,2	Svizzera	3,0	Turchia	1,7
Regno Unito	2,0	Honk Kong	2,4	Stati Uniti	2,2	Emirati Arabi	1,8	Norvegia	1,5
Israele	2,0	Liberia	1,9	Singapore	2,2	Liberia	1,7	Cina	1,2
Turchia	1,6	Taiwan	1,8	Regno Unito	2,2	Egitto	1,7	Corea del Sud	0,7
Singapore	1,4	Stati Uniti	1,7	Canada	1,8	Svezia	1,6	Spagna	0,6
Monaco	0,9	Canada	1,4	Romania	1,8	Romania	1,4	Polonia	0,4
Grecia	0,8	Cipro	1,2	Croazia	1,5	Regno Unito	0,8	Croazia	0,3
Stati Uniti	0,7	Polonia	1,1	Emirati Arabi	1,5	Irlanda	0,8	Emirati Arabi	0,2
Totale parziale	98,1	Totale parziale	87,7	Totale parziale	87,1	Totale parziale	93,8	Totale parziale	99,6
Altri paesi	1,9	Altri paesi (tra cui: Italia 0,7)	12,3	Altri paesi	12,9	Altri paesi	6,2	Altri paesi	0,4
Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0

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

ANNI	Nave						Strada	Aereo	Media totale (1)	Media totale (2)
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Media (1)				
2002	23,3	8,0	16,0	16,0	n.d.	17,5	33,0	34,7	21,4	24,1
2003	27,7	10,3	11,9	24,4	n.d.	20,5	33,0	24,5	23,8	24,6
2004	19,4	12,9	5,7	14,6	n.d.	15,0	36,1	23,6	20,4	22,7
2005	20,8	8,6	8,9	17,7	n.d.	15,4	35,2	29,3	20,7	23,9
2006	19,6	15,5	9,3	16,7	n.d.	16,5	34,7	30,3	21,5	23,9
2007	21,5	13,6	7,9	17,9	n.d.	16,9	32,1	30,2	21,2	23,0
2008	18,2	12,1	10,6	18,6	25,0	15,9	30,7	26,3	19,8	22,6
2009	21,2	12,2	5,5	16,7	23,8	16,8	28,6	17,4	19,8	20,8
2010	18,9	8,8	1,6	10,0	32,2	14,0	27,9	21,5	17,6	18,5
2011	18,0	12,7	2,8	12,9	27,4	13,9	27,4	20,6	17,9	19,4
2012	16,6	13,6	3,2	11,6	23,8	13,2	26,4	19,2	17,2	18,3
2013	13,8	12,2	2,7	10,1	29,7	11,4	25,7	15,7	16,0	18,0
2014	13,7	12,1	2,5	10,5	39,7	11,6	25,6	16,9	16,2	17,8
2015	10,7	8,9	2,8	9,7	34,1	9,4	26,8	16,3	15,1	18,2
2016	10,8	8,7	1,0	11,4	26,7	9,1	22,1	17,4	13,4	16,1
2017	15,5	8,7	1,8	6,1	30,7	11,2	20,2	17,3	14,1	14,9
2018	15,7	4,7	3,4	10,5	41,2	11,4	20,5	18,0	14,5	16,4
2019	11,6	4,7	1,8	7,9	42,1	9,1	20,0	15,6	12,8	15,3
2020	8,2	1,7	2,3	14,3	55,6	8,4	19,1	15,1	12,2	15,7
2021	9,9	2,3	2,7	10,8	43,6	8,6	22,5	14,2	13,5	14,6
2022	5,8	0,9	3,5	8,2	49,3	6,7	21,4	13,9	11,7	13,9
2023	9,3	1,2	4,0	6,8	60,1	8,9	20,1	12,5	12,8	15,7
2024	8,9	0,3	5,4	10,4	63,9	9,6	20,1	12,5	13,3	15,6
2025	7,9	0,7	4,5	8,6	61,6	8,7	19,0	14,3	12,5	15,8

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati. – (2) I pesi sono basati sui costi del trasporto (noli unitari*volumi movimentati).

Volumi annui trasportati dalla flotta controllata da armatori residenti in Italia

(milioni di tonnellate, valori percentuali ove indicato)

	Cabotaggio (trasporti interni all'Italia)	Importazioni ed esportazioni	Estero su estero	Totale	Variazione annua in %
2011	66,8	36,3	117,2	220,3	
2012	72,3	35,2	96,2	203,7	-7,5
2013	61,3	26,2	112,8	200,3	-1,7
2014	53,8	24,2	108,7	186,7	-6,8
2015	53,8	18,5	123,7	196,0	5,0
2016	54,3	21,3	119,3	194,9	-0,6
2017	54,1	25,9	153,3	233,3	19,7
2018	51,7	27,6	135,1	214,4	-8,1
2019	56,8	21,4	135,5	213,7	-0,3
2020	55,2	17,6	108,9	181,7	-15,0
2021	55,0	18,1	94,6	167,7	-7,7
2022	55,2	17,6	108,9	181,7	8,3
2023	48,5	21,2	80,8	150,5	-17,2
2024	57,5	20,9	80,4	158,8	5,5
2025	45,9	19,2	80,8	145,9	-8,1

Bilancia dei trasporti mercantili

(milioni di euro, valori percentuali ove indicato)

Flussi	Modo di trasporto	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Crediti	Nave	3.912	4.510	4.241	4.525	3.784	4.196	5.434	4.746	4.577	3.385
	di cui: estero su estero	2.074	2.712	2.503	2.802	2.151	2.348	3.310	2.826	2.528	2.423
	Aereo	287	352	376	319	346	426	466	330	435	472
	Strada	3.051	2.974	3.092	3.089	2.640	3.581	4.412	3.791	3.541	3.996
	Ferrovia	30	30	30	34	38	39	34	36	62	64
	Condotte	12	12	15	15	8	8	10	11	11	11
	Totale	7.293	7.878	7.754	7.981	6.816	8.250	10.356	8.915	8.626	7.928
Debiti	Nave	5.600	5.568	5.878	5.884	5.670	9.754	12.634	8.171	8.773	8.357
	Aereo	753	906	960	884	1.437	1.529	1.472	1.029	1.379	1.376
	Strada	6.061	6.215	6.305	6.300	5.843	7.446	9.202	8.010	7.947	9.363
	Ferrovia	380	404	399	384	317	335	344	359	372	425
	Condotte	563	543	308	443	298	461	705	728	840	1.044
	Totale	13.356	13.637	13.850	13.895	13.565	19.525	24.356	18.297	19.311	20.564
Saldi	Nave	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.886	-5.558	-7.199	-3.425	-4.196	-4.971
	Aereo	-466	-554	-584	-565	-1.092	-1.102	-1.006	-699	-945	-904
	Strada	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.202	-3.866	-4.789	-4.219	-4.405	-5.367
	Ferrovia	-349	-374	-369	-351	-279	-296	-310	-323	-310	-361
	Condotte	-550	-531	-293	-428	-290	-453	-694	-717	-829	-1.033
	Totale (A)	-6.064	-5.758	-6.096	-5.914	-6.749	-11.275	-13.999	-9.383	-10.685	-12.635
<i>Memo:</i>											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)		-8.510	-9.337	-9.717	-9.959	-8.088	-12.467	-17.591	-14.591	-15.148	-17.021
<i>A in percentuale di B</i>		<i>71,3</i>	<i>61,7</i>	<i>62,7</i>	<i>59,4</i>	<i>83,4</i>	<i>90,4</i>	<i>79,6</i>	<i>64,3</i>	<i>69,5</i>	<i>74,2</i>
Saldo di conto corrente		41.949	42.551	44.465	56.955	62.807	36.975	-36.550	5.323	24.121	25.050

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

Appendice statistica

Tavola A.1

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

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2003	117,7	62,7	18,2	22,5	n.d.	10,1	17,2	44,4	0,4	42,4
2004	114,3	69,8	17,8	23,6	n.d.	10,7	17,9	47,9	0,4	47,4
2005	113,7	66,5	17,3	23,1	n.d.	10,8	17,9	50,0	0,4	50,7
2006	111,0	65,8	20,0	23,8	5,1	11,6	19,1	53,9	0,4	54,6
2007	114,0	70,3	21,8	25,0	4,9	11,9	19,9	58,4	0,4	51,5
2008	106,7	68,1	20,8	22,7	4,6	11,0	18,6	54,3	0,3	56,3
2009	99,1	48,9	16,9	14,9	4,2	9,3	15,9	47,9	0,3	50,2
2010	106,0	51,0	21,0	20,3	4,2	10,7	19,1	55,7	0,3	48,0
2011	97,8	55,2	20,2	21,3	4,4	10,7	18,9	55,8	0,3	43,7
2012	78,9	51,4	16,6	17,7	3,9	10,1	17,3	52,7	0,3	41,3
2013	81,9	47,3	17,4	18,4	3,3	11,2	18,0	53,5	0,3	40,7
2014	73,9	44,7	18,2	19,4	3,3	11,8	19,0	55,9	0,3	37,1
2015	83,9	50,1	21,1	11,4	4,5	13,7	17,4	56,8	0,3	39,7
2016	86,4	50,1	22,2	11,9	4,5	13,8	18,1	57,8	0,4	39,0
2017	90,3	47,8	22,6	12,0	4,8	14,4	19,0	60,0	0,4	40,4
2018	88,3	47,6	23,2	12,7	5,0	14,9	19,3	61,7	0,5	39,5
2019	91,5	42,6	23,4	12,6	4,7	14,4	18,8	60,0	0,5	41,2
2020	74,0	34,0	22,4	10,7	4,0	11,8	15,7	58,8	0,4	37,5
2021	84,0	39,3	25,5	12,7	4,8	13,5	17,0	66,1	0,4	41,6
2022	90,7	42,0	26,2	13,1	5,0	13,5	17,5	69,4	0,3	39,3
2023	91,1	35,5	26,8	12,9	4,8	13,8	18,7	67,7	0,3	32,0
2024	78,4	32,1	25,1	11,7	4,6	12,4	16,6	65,5	0,5	31,7
2025	80,6	34,6	28,1	13,7	5,0	13,7	17,3	74,1	0,4	29,0
2025 (in %)	27,2	11,7	9,5	4,6	1,7	4,6	5,8	25,0	0,1	9,8
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2003	21,0	2,6	20,8	9,1	n.d.	9,5	5,6	40,8	0,4	-
2004	21,3	2,4	22,3	9,8	n.d.	10,3	5,8	43,5	0,5	-
2005	24,7	2,1	23,0	10,3	n.d.	11,1	6,2	45,9	0,5	-
2006	23,0	1,7	24,0	9,4	5,3	12,0	6,9	48,1	0,5	-
2007	27,2	2,7	25,3	9,5	5,5	12,7	7,4	54,5	0,7	-
2008	25,8	2,9	25,5	9,9	5,4	12,1	7,3	52,6	0,5	-
2009	24,2	2,4	21,6	7,0	4,2	9,8	6,1	42,2	0,4	-
2010	27,7	2,8	24,7	7,7	4,4	12,4	7,9	52,7	0,5	-
2011	23,7	2,5	25,8	7,6	4,1	12,6	7,9	53,6	0,5	-
2012	25,8	2,4	27,3	8,5	4,1	12,5	7,8	53,3	0,5	-
2013	19,1	4,1	25,1	9,9	3,9	10,2	8,6	55,5	0,5	-
2014	18,5	4,2	25,4	10,1	3,8	9,3	8,5	52,2	0,5	-
2015	23,2	4,8	26,5	9,0	5,1	10,9	7,2	56,3	0,5	-
2016	22,8	4,1	25,7	8,6	5,0	12,2	8,0	62,2	0,5	-
2017	24,9	3,6	26,6	8,1	4,8	11,6	8,1	60,4	0,6	-
2018	22,4	3,3	26,5	7,7	4,7	11,5	8,2	60,5	0,6	-
2019	19,9	3,4	25,0	7,7	4,7	11,4	8,0	59,9	0,6	-
2020	19,5	3,0	25,1	7,5	5,6	10,4	7,2	53,3	0,4	-
2021	23,7	3,0	26,4	7,5	6,1	11,5	8,3	60,1	0,6	-
2022	24,5	2,8	25,5	7,1	6,1	11,0	7,9	58,6	0,6	-
2023	23,7	2,8	24,1	6,9	5,9	10,0	7,3	55,8	0,6	-
2024	22,6	2,1	24,1	6,1	6,4	9,2	6,6	57,5	0,6	-
2025	21,4	2,3	23,3	5,9	5,9	9,4	6,7	59,4	0,7	-
2025 (in %)	15,9	1,7	17,2	4,4	4,4	6,9	5,0	44,0	0,5	-

Fonte: elaborazioni su dati Istat, Alps Crossing, Eurostat, ENAC. (1) Nel 2015 vi sono alcuni salti di serie (in particolare, per *General cargo* all'importazione e per la nave Ro-Ro) a causa di un aggiornamento della metodologia di stima della ripartizione modale dei dati di commercio con l'estero. Dati provvisori per il 2025. Non si tiene conto delle modalità diverse da quelle presentate e, per le esportazioni, anche delle "condotte".

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

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2003	24,5	6,6	37,3	19,4	n.d.	19,1	21,5	100,2	18,6	9,8
2004	25,6	7,6	37,3	21,4	n.d.	20,9	23,1	111,7	19,7	10,4
2005	33,6	7,7	36,8	21,3	n.d.	22,1	23,8	120,3	21,2	14,0
2006	39,9	8,0	38,5	22,0	5,9	24,6	26,6	136,3	22,3	20,1
2007	41,6	9,3	44,0	25,4	6,4	26,3	28,7	153,2	20,5	17,9
2008	49,8	11,2	45,2	24,2	6,3	25,1	27,8	147,8	20,3	24,3
2009	31,2	7,9	36,7	14,6	4,9	20,4	22,5	121,8	18,3	19,4
2010	45,7	9,3	49,7	20,0	6,0	24,0	26,6	144,1	20,9	19,4
2011	54,9	11,8	52,6	22,5	6,7	25,1	27,9	152,9	22,8	21,5
2012	53,8	10,7	44,8	18,9	6,1	22,8	25,4	142,3	23,5	24,3
2013	49,3	7,8	43,5	17,7	5,9	29,2	23,8	138,4	22,5	21,0
2014	40,9	7,5	46,5	18,4	6,3	29,5	24,9	140,4	23,4	16,4
2015	30,7	12,5	50,9	11,9	12,6	33,8	22,6	150,3	27,9	15,5
2016	25,5	11,5	51,0	11,3	13,8	34,7	23,9	156,0	26,5	11,7
2017	33,4	13,1	54,1	12,7	14,8	37,2	26,3	167,8	26,7	13,5
2018	40,1	13,7	56,2	13,8	14,9	38,2	27,2	172,8	29,0	16,0
2019	38,4	12,8	57,1	13,3	14,8	38,4	27,3	173,1	33,0	13,4
2020	22,7	9,6	54,3	10,9	12,5	37,4	24,7	149,6	36,5	9,3
2021	38,8	14,5	68,7	16,3	14,9	44,9	30,2	180,5	38,0	22,3
2022	73,4	20,9	96,6	22,2	17,3	55,5	36,7	226,3	44,5	64,5
2023	56,5	15,7	83,4	18,4	19,9	56,2	37,8	232,0	40,5	28,8
2024	46,4	14,0	71,8	17,2	19,1	46,9	32,9	238,8	59,2	22,3
2025	43,0	15,7	82,0	20,6	18,8	49,7	34,8	243,6	62,5	20,9
2025 (in %)	7,3	2,7	13,9	3,5	3,2	8,4	5,9	41,2	10,6	3,5
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2003	4,9	0,8	48,6	20,1	n.d.	27,2	12,6	118,4	23,0	-
2004	5,6	0,6	50,8	20,3	n.d.	30,1	13,7	129,0	24,4	-
2005	8,7	0,4	52,6	19,3	n.d.	32,2	14,5	135,3	26,1	-
2006	9,5	0,3	57,4	15,3	11,8	36,6	16,2	145,0	28,6	-
2007	11,4	0,5	62,2	18,0	13,2	39,8	17,8	169,6	31,7	-
2008	13,8	0,7	65,1	19,7	13,6	38,5	17,9	168,7	30,7	-
2009	8,4	0,5	54,7	15,3	10,4	30,0	14,1	131,1	25,9	-
2010	13,1	0,6	60,9	16,5	11,5	34,2	16,0	151,0	30,8	-
2011	14,5	0,7	66,6	17,4	11,9	37,2	17,6	169,0	35,4	-
2012	17,9	0,7	72,2	18,9	11,7	37,0	17,4	171,0	38,0	-
2013	13,9	1,4	69,8	18,0	10,3	35,1	21,3	176,3	38,9	-
2014	12,2	1,4	72,9	18,4	10,4	36,2	21,7	181,3	39,2	-
2015	11,2	1,3	70,1	18,1	18,4	42,6	14,7	193,0	44,3	-
2016	9,0	1,2	68,4	17,0	17,2	43,1	15,1	195,9	44,1	-
2017	11,9	1,3	73,1	17,8	18,1	46,1	16,1	209,2	49,0	-
2018	12,7	1,2	76,1	18,0	17,7	47,4	17,1	216,3	51,0	-
2019	11,4	1,3	77,8	17,9	16,8	48,8	17,3	222,6	55,9	-
2020	7,6	1,2	80,8	18,4	19,5	40,9	20,5	193,9	46,3	-
2021	13,1	1,4	94,3	21,3	23,8	47,7	24,2	226,8	57,9	-
2022	22,7	1,7	107,9	24,9	27,0	56,6	28,4	268,2	74,0	-
2023	17,6	1,7	110,5	25,8	30,0	53,3	27,3	266,9	82,0	-
2024	16,3	1,2	106,9	23,7	27,1	48,2	22,6	280,1	87,0	-
2025	13,6	1,3	105,5	23,1	27,1	48,9	23,4	296,1	93,4	-
2025 (in %)	2,2	0,2	16,7	3,7	4,3	7,7	3,7	46,8	14,8	-

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 2025. Non si tiene conto delle modalità diverse da quelle presentate e, per le esportazioni, anche delle "condotte".

Valori medi unitari per modalità di trasporto (1)

(euro a tonnellata)

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2003	209	105	2.047	864	n.d.	1.884	1.251	2.255	48.422	232
2004	224	109	2.103	909	n.d.	1.945	1.289	2.335	53.762	220
2005	295	116	2.121	922	n.d.	2.042	1.330	2.404	59.066	276
2006	360	122	1.928	924	1.158	2.116	1.388	2.528	59.252	367
2007	365	133	2.014	1.016	1.302	2.217	1.440	2.621	53.885	347
2008	466	164	2.168	1.064	1.384	2.271	1.492	2.723	60.377	432
2009	314	161	2.171	984	1.172	2.196	1.414	2.543	52.471	386
2010	431	183	2.364	988	1.430	2.233	1.398	2.588	64.753	405
2011	561	214	2.608	1.058	1.514	2.338	1.475	2.740	71.558	491
2012	681	208	2.696	1.070	1.565	2.268	1.466	2.702	76.457	587
2013	601	165	2.495	960	1.800	2.594	1.321	2.585	82.822	515
2014	553	167	2.553	948	1.925	2.498	1.311	2.512	76.832	442
2015	366	249	2.412	1.042	2.797	2.474	1.299	2.646	81.779	391
2016	296	230	2.294	950	3.074	2.510	1.320	2.698	70.227	300
2017	370	273	2.396	1.065	3.097	2.578	1.383	2.798	64.263	334
2018	454	287	2.420	1.084	2.995	2.560	1.410	2.803	54.684	406
2019	420	302	2.438	1.059	3.129	2.667	1.448	2.886	69.304	325
2020	307	283	2.431	1.023	3.145	3.156	1.576	2.546	84.598	247
2021	462	369	2.695	1.287	3.101	3.338	1.779	2.728	101.127	535
2022	810	498	3.692	1.702	3.447	4.124	2.094	3.258	141.275	1.640
2023	620	441	3.117	1.422	4.115	4.084	2.023	3.427	127.408	898
2024	591	438	2.865	1.460	4.177	3.789	1.983	3.646	114.943	703
2025	534	454	2.922	1.506	3.788	3.623	2.009	3.286	159.629	721
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2003	235	291	2.337	2.213	n.d.	2.863	2.267	2.902	51.256	-
2004	263	261	2.275	2.060	n.d.	2.920	2.339	2.963	51.160	-
2005	352	211	2.288	1.868	n.d.	2.913	2.334	2.950	55.925	-
2006	413	157	2.398	1.629	2.237	3.047	2.334	3.015	59.448	-
2007	418	186	2.460	1.889	2.393	3.127	2.386	3.114	46.395	-
2008	534	221	2.551	1.997	2.519	3.179	2.460	3.209	61.747	-
2009	345	217	2.529	2.172	2.455	3.067	2.314	3.105	63.753	-
2010	473	212	2.464	2.145	2.606	2.750	2.029	2.865	67.666	-
2011	611	270	2.578	2.299	2.907	2.944	2.218	3.155	71.263	-
2012	692	300	2.641	2.224	2.854	2.951	2.230	3.209	78.245	-
2013	727	349	2.775	1.819	2.617	3.440	2.465	3.175	82.338	-
2014	662	343	2.866	1.822	2.767	3.897	2.568	3.472	82.010	-
2015	481	281	2.648	2.009	3.612	3.894	2.027	3.426	85.621	-
2016	396	304	2.663	1.971	3.433	3.528	1.882	3.151	81.710	-
2017	476	358	2.746	2.198	3.760	3.979	1.985	3.466	80.345	-
2018	569	378	2.876	2.331	3.780	4.111	2.079	3.576	79.486	-
2019	572	378	3.107	2.319	3.604	4.287	2.176	3.719	91.105	-
2020	390	384	3.220	2.445	3.485	3.941	2.868	3.637	103.595	-
2021	550	458	3.568	2.830	3.914	4.163	2.915	3.773	99.411	-
2022	925	599	4.225	3.500	4.468	5.133	3.614	4.577	118.175	-
2023	744	596	4.585	3.717	5.096	5.301	3.725	4.780	131.139	-
2024	723	557	4.427	3.847	4.210	5.215	3.429	4.868	143.528	-
2025	636	554	4.532	3.915	4.593	5.215	3.477	4.983	131.225	-

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 2025. Non si tiene conto delle modalità diverse da quelle presentate e, per le esportazioni, anche delle "condotte".

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