

Indagine sui trasporti internazionali di merci

6 giugno 2025

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

I principali risultati

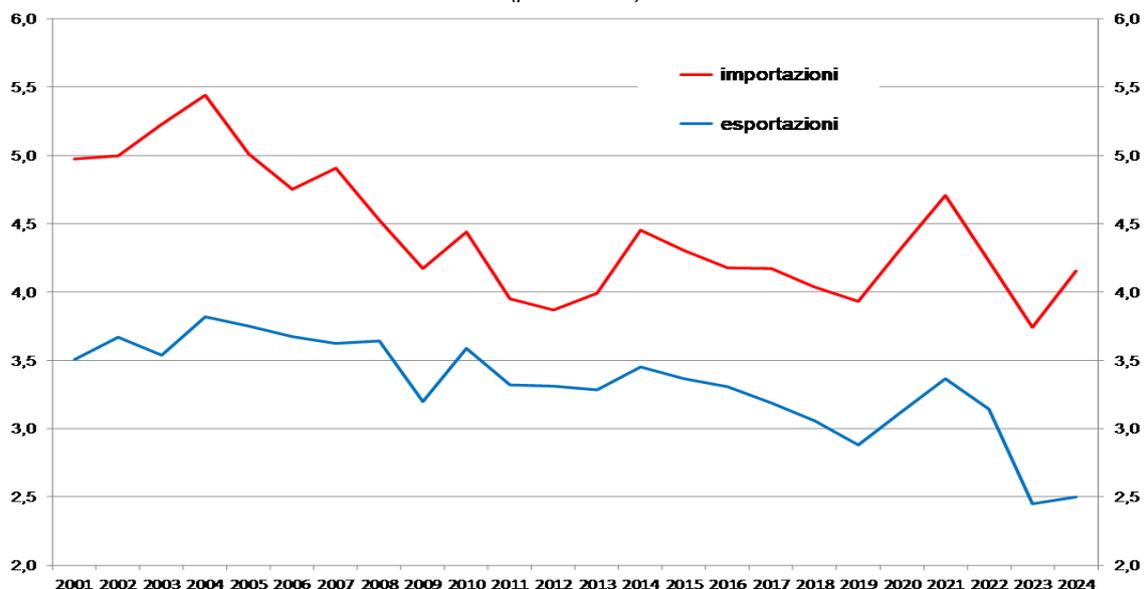
Secondo l'indagine della Banca d'Italia sui trasporti internazionali di merci, nel 2024 l'incidenza dei costi di trasporto sull'interscambio delle merci dell'Italia è aumentata, marginalmente per le esportazioni (al 2,5 per cento) e in misura più consistente per le importazioni (al 4,2 per cento), dai valori più bassi dall'inizio del secolo toccati nel 2023 (Fig. 1).

La crescita dei noli riflette principalmente il balzo dei costi del trasporto container conseguente alla modifica delle rotte navali causata dagli attacchi dei ribelli Huthi nel Mar Rosso; per l'Italia l'aggravio è stato rilevante soprattutto dal lato delle importazioni. Aumenti di minore entità hanno riguardato anche altri comparti marittimi, come le rinfuse solide e parte del *general cargo*, e le importazioni di merci via aerea, per la maggiore domanda a seguito di una sia pur limitata ricomposizione modale. Per il trasporto di petrolio il calo dei volumi importati ha controbilanciato la pressione al rialzo dei noli; i trasporti terrestri non sono stati particolarmente influenzati da tale fattore, evidenziando nel complesso una crescita meno pronunciata.

L'incremento dei noli è stata la principale determinante del peggioramento, concentrato nel comparto navale, del disavanzo dei trasporti mercantili nella bilancia dei pagamenti dell'Italia (-11,8 miliardi di euro, da -9,5 nel 2023) in un contesto di quote di mercato dei vettori nazionali complessivamente stabili.

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 tramite condotte (principalmente importazioni di gas metano). Dati provvisori per il 2024. 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).

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. Lo scopo principale della rilevazione è la stima dei costi unitari del trasporto da e per l'Italia per modalità di carico della merce; si stimano inoltre le quote di mercato dei vettori distinte per nazionalità. I dati in volume di importazioni ed esportazioni sono di fonte Istat (commercio con l'estero)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 2024 ha riguardato 214 imprese operanti in Italia e ha rilevato oltre 6.500 "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 navale) o al netto dei servizi ausiliari. I costi sono calcolati come medie per area di provenienza o destinazione, ponderati con i volumi movimentati; la loro evoluzione nel tempo riflette pertanto anche la composizione geografica delle quantità trasportate. Infine, in alcune tipologie i prezzi contrattati sul mercato si riferiscono non al peso ma all'unità (ad esempio, il container) o al carico complessivo; in questi casi i costi a tonnellata risentono anche delle variazioni delle quantità medie trasportate.

I costi del trasporto internazionale di merci

Trasporto stradale

I costi nominali del trasporto stradale sono rimasti complessivamente stabili

Nel 2024 i costi medi stradali per tonnellata per entrambe le direzioni dei flussi commerciali sono rimasti sostanzialmente stabili in termini nominali, in un contesto di debole andamento della domanda a livello europeo e di costi del carburante in lieve discesa; restano su valori piuttosto elevati nel confronto storico (Fig. 2). L'andamento è stato

differenziato in termini geografici; nei paesi più rilevanti per entrambi i flussi, Francia e Germania, sono aumentati intorno al 2 per cento. In termini reali – ossia valutati in rapporto agli indici dei prezzi alla produzione dei manufatti esportati e importati, che sono lievemente calati rispetto al 2023 – i costi medi stradali sono cresciuti moderatamente (tra l'1 e il 2 per cento).

I noli al netto dei servizi ausiliari sui carichi completi hanno avuto un calo di circa il 3 per cento (Tav. 1), controbilanciato da una moderata riduzione dei carichi medi e da un incremento dei costi ausiliari, in particolare quelli di intermediazione e di *handling* della merce; per i carichi parziali (*groupage*) le tariffe sono rimaste mediamente stabili.

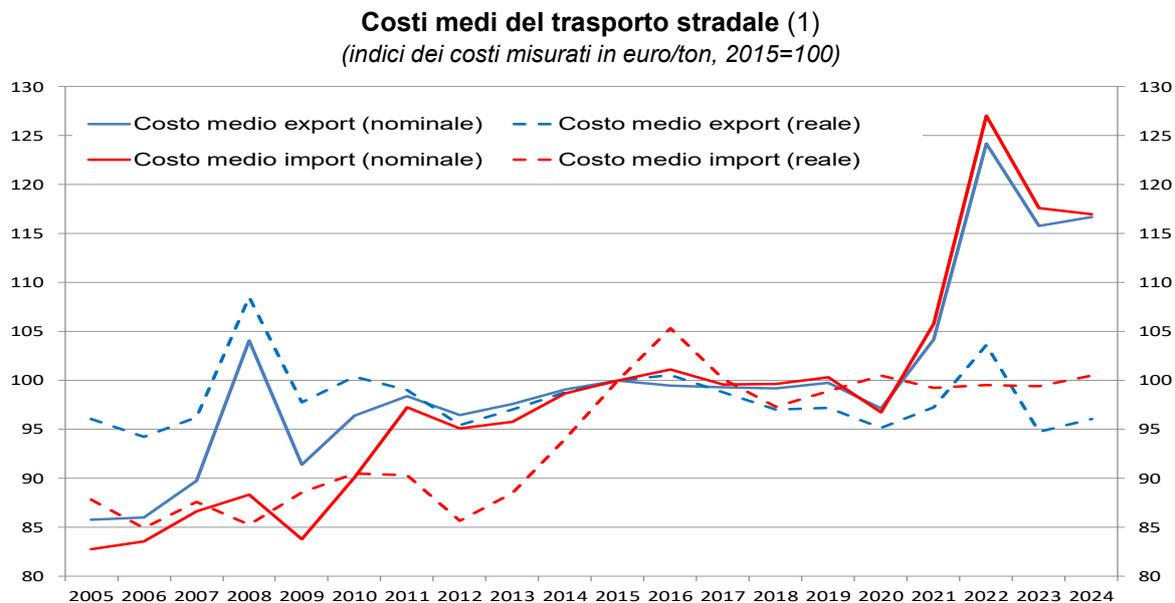
¹ Il testo e l'appendice statistica sono stati curati da Enrico Tosti.

² I risultati dell'indagine sono utilizzati anche per correggere la distribuzione per modo di trasporto dei flussi di commercio estero, che per costruzione sono caratterizzati da una sovrastima del trasporto stradale a svantaggio delle altre modalità, in particolare quella ferroviaria. Le imprese importatrici/esportatrici dichiaranti tendono infatti a identificare il modo sulla base del mezzo utilizzato come primo e/o ultimo anello della catena, il camion, che in realtà non di rado svolge soltanto la funzione di 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 e stradale; per un approfondimento sui trasporti "estero su estero" marittimi si veda la nota pubblicata sul sito internet della Banca d'Italia: <http://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/trasporti-internazionali/armatori.pdf>.

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. Un riquadro è tuttavia dedicato all'analisi degli andamenti infrannuali per la nave container.

Figura 2



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

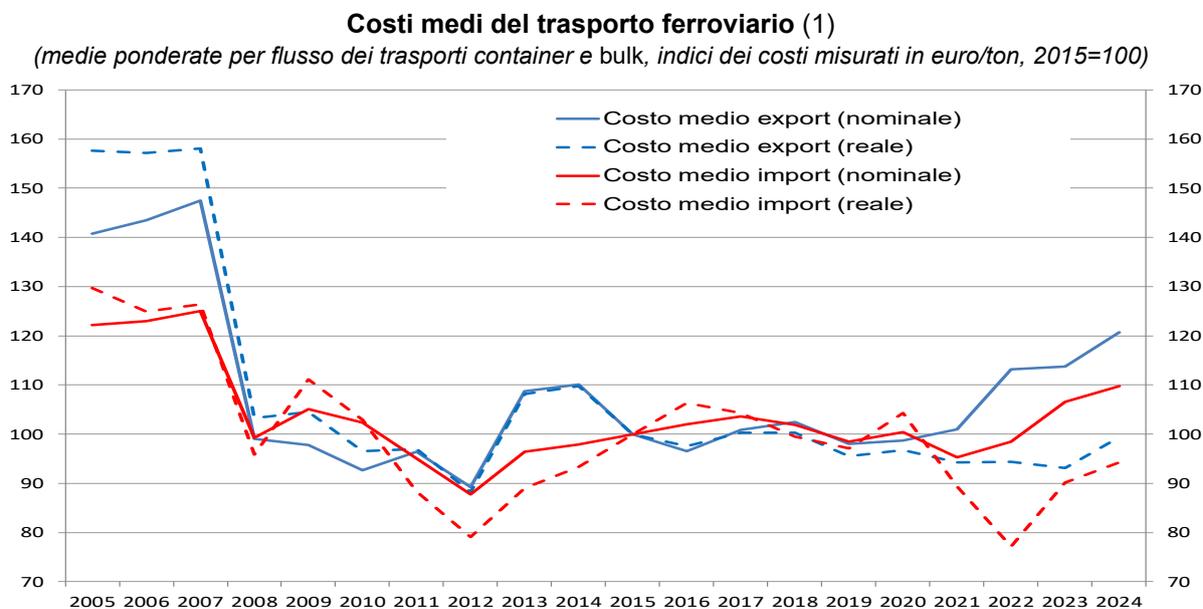
Trasporto ferroviario

Per la ferrovia i costi medi sono complessivamente cresciuti

Nel 2024 i costi medi a tonnellata del trasporto ferroviario, al netto della trazione stradale a monte e a valle della modalità su rotaia, sono nel complesso aumentati, in misura maggiore per quelli all'esportazione (Fig. 3; Tav. 2). Il rialzo ha riguardato quasi tutte le aree geografiche; è stato meno pronunciato per i partner più rilevanti (Francia e Germania) e più forte per le aree più lontane, come i paesi Baltici, il Regno Unito e la Scandinavia.

Distinguendo tra le tipologie di carico, i costi medi sono cresciuti più nel settore *bulk* che per i container. La guerra in Ucraina ha influenzato tali dinamiche, rendendo particolarmente difficoltoso l'interscambio con la Cina attraverso la cosiddetta "via della seta". Anche in termini reali i costi medi ferroviari sono risaliti per entrambe le direzioni dei flussi.

Figura 3



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

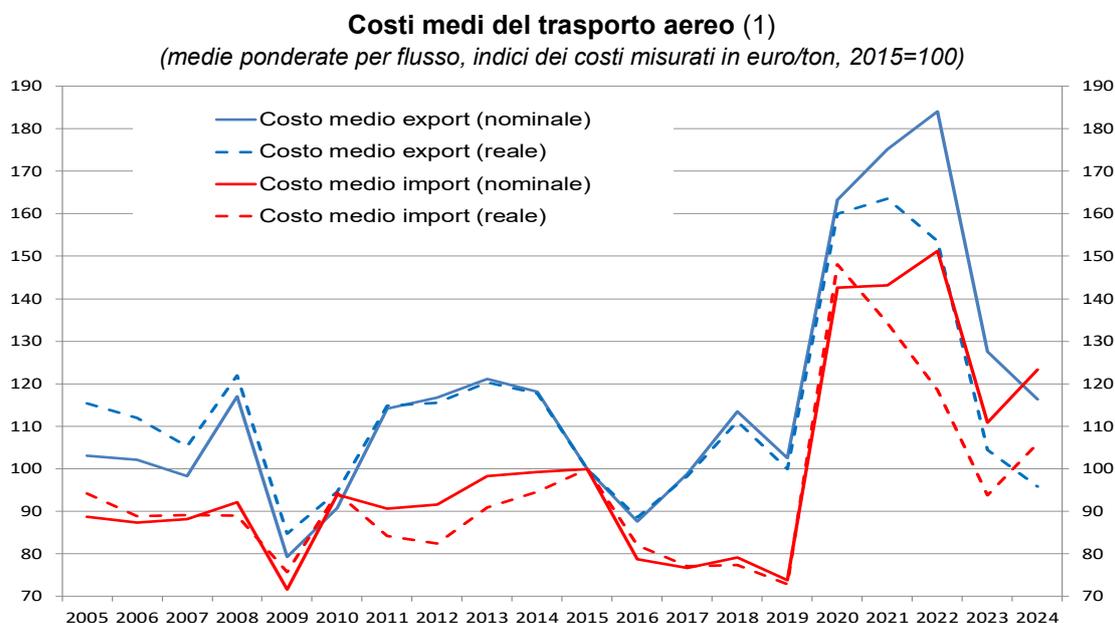
Trasporto aereo

I costi del trasporto aereo sono cresciuti all'importazione e calati all'esportazione

Nel 2024 i costi medi del trasporto aereo sono aumentati per le importazioni (Fig. 4; Tav. 3), sospinti dal forte incremento dei volumi movimentati, in particolare dalla Cina (+26 per cento), per effetto di una ricomposizione modale conseguente alle tensioni nel Mar Rosso; sono invece calati per le esportazioni, soprattutto per la riduzione dei noli verso il Nord America, la principale destinazione. In termini reali, per i costi medi all'importazione si

è arrestato il calo del precedente triennio, mentre per quelli all'esportazione è proseguita la discesa che li ha riportati su valori vicini a quelli minimi degli ultimi venti anni.

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 variabilità tariffaria.

Trasporto container

Nel 2024 i noli navali container sono cresciuti per effetto delle tensioni nel Mar Rosso

I noli, rilevati nell'indagine in dollari per TEU (*twenty-foot equivalent unit*, la misura standard di un container) e al netto dei servizi ausiliari, hanno avuto nel 2024 un incremento assai rilevante per i flussi di importazione (52 per cento; Tav. 4), a fronte di una sostanziale stabilità per quelli all'esportazione. La crescita dei noli all'import, iniziata a fine 2023 e concentrata nel primo trimestre del 2024 (cfr. il riquadro "*L'andamento trimestrale dei noli navali container e i recenti sviluppi*"), ha riguardato soprattutto le tratte che prevedono il passaggio per il Mar Rosso, tra cui quelle dalla Cina; gli attacchi dei ribelli Huthi hanno determinato il dirottamento, che ancora si protrae, di larga parte dei traffici verso il Capo di Buona Speranza, con conseguente incremento dei tempi di navigazione. Il rialzo dei noli è stato pronunciato nel comparto container, seppur più contenuto di quello osservato tra la fine del 2020 e il 2021 quando le strozzature logistiche avevano interessato diffusamente i porti a livello mondiale con la ripresa dei

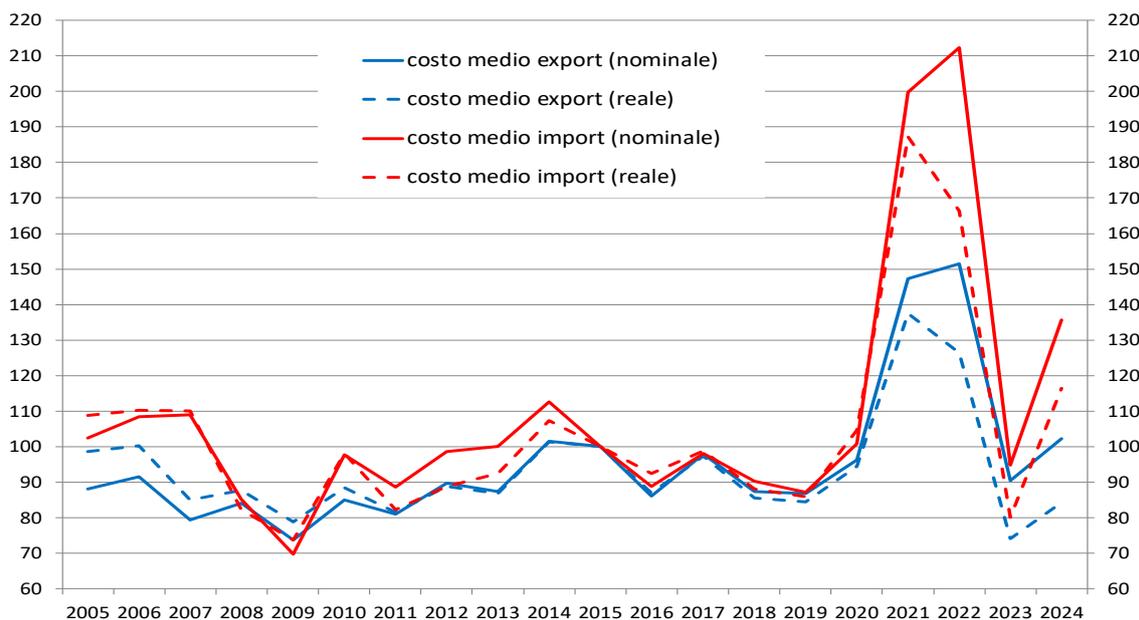
⁵ Per maggiori dettagli, di nuovo cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#).

traffici dopo la pandemia. L'andamento degli altri fattori di costo (i servizi ausiliari) e la riduzione dei carichi medi per container hanno determinato un aumento dei noli complessivi in euro per tonnellata per entrambe le direzioni dei flussi, anche in termini reali (rispetto al punto di minimo registrato nel 2023; Fig. 5).

Figura 5

Costi medi del trasporto navale: container (1)

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



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

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

Dopo il pronunciato calo che nel corso del 2023 li ha portati su livelli molto bassi nel confronto storico, i noli nel trasporto navale container sono risaliti repentinamente, soprattutto per le importazioni. L'aumento è seguito agli attacchi dei ribelli Huthi nel Mar Rosso nel mese di novembre e si è protratto fino al terzo trimestre del 2024.

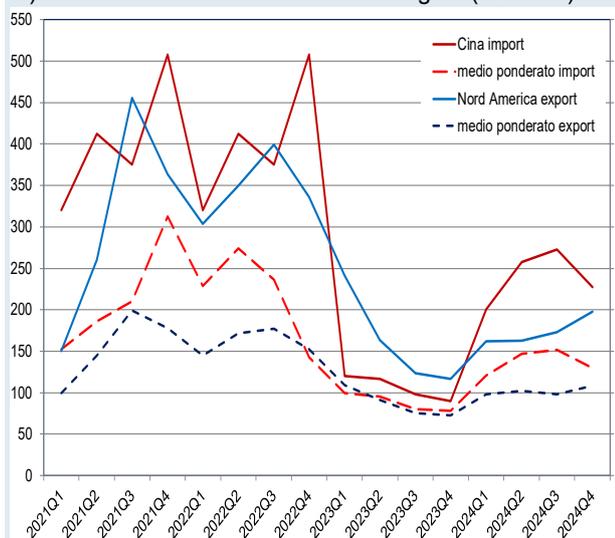
Nell'ultimo trimestre i costi all'importazione sono in media diminuiti, in particolare per i flussi dalla Cina, mentre quelli all'esportazione hanno continuato a crescere per effetto dei rincari verso il Nord America. Su questi ultimi ha influito la congestione dei porti statunitensi derivante dal *front-loading* di importazioni dalla Cina in vista degli attesi inasprimenti tariffari e dalle difficoltà operative conseguenti ad agitazioni sindacali (figura, pannello a).

Secondo il *Drewry World Container Index*, nella prima parte del 2025 i noli sono progressivamente calati (figura, pannello b), nonostante le persistenti tensioni nel Mar Rosso continuano a indurre la maggior parte degli armatori a circumnavigare il Capo di Buona Speranza. Sulla riduzione dei noli, che si collocano comunque su livelli ancora superiori alla media del 2019, influisce la debolezza della domanda a fronte di un'ampia capacità di carico, frutto degli investimenti in nuove navi stimolati dagli eccezionali rincari tra la fine del 2020 e il 2021.

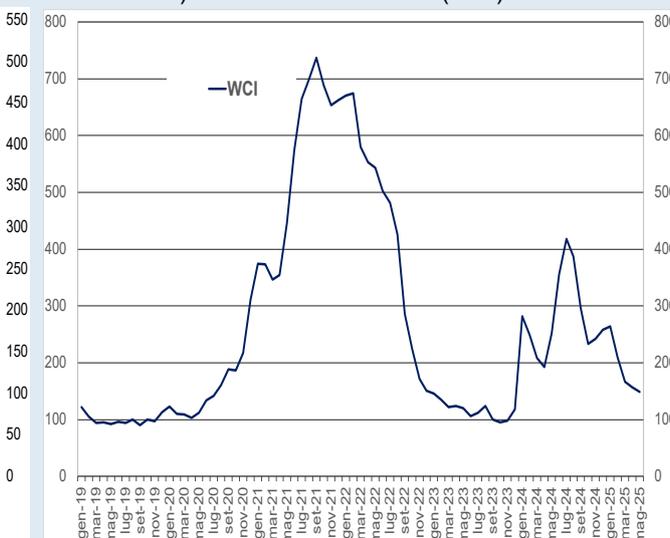
Se nel resto del 2025 i noli rimanessero sui livelli di aprile e maggio, a parità di altre condizioni la spesa per il trasporto delle merci importate dall'Italia via nave container sarebbe inferiore di oltre 1 miliardo di euro rispetto al 2024.

Costi medi del trasporto navale container

a) noli medi container rilevati dall'indagine (2021-24)¹



b) World Container Index (WCI)²



Note: 1) Noli medi trimestrali inclusi i servizi ausiliari, in euro a tonnellata. – 2) Numeri indici mensili con media del 2019 pari a 100; elaborazioni su Drewry WCI (*World Container Index*, nolo medio globale per container da 40 piedi).

Trasporto navale bulk (liquidi e solidi)

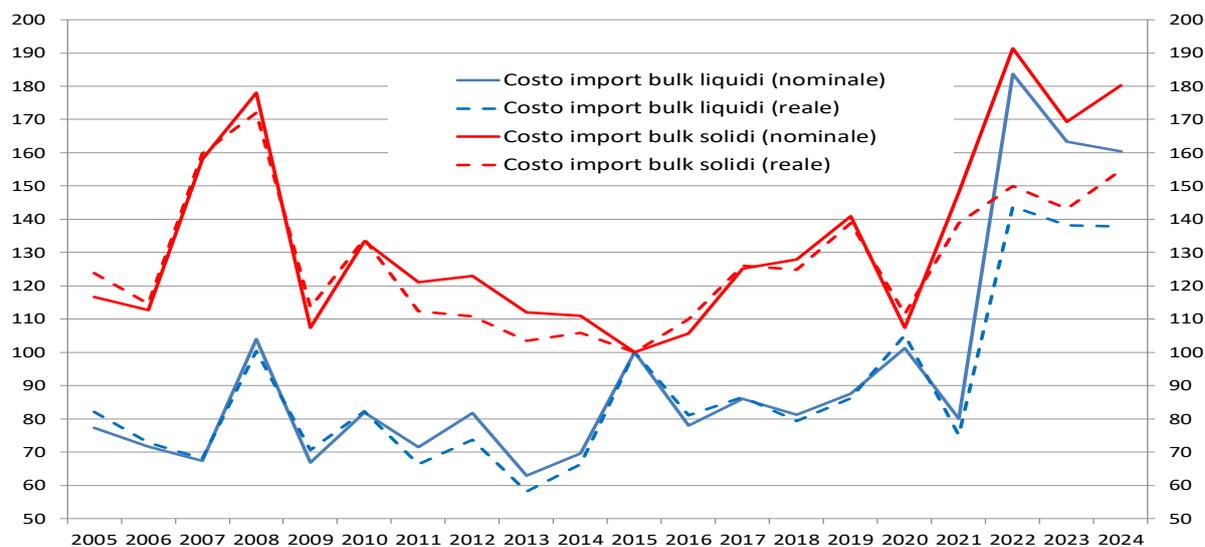
I noli bulk sono diminuiti nel settore liquido ma aumentati in quello delle rinfuse solide

Le quotazioni del trasporto navale *bulk*, che riguarda perlopiù le importazioni, sono lievemente diminuite per il settore liquido, sia per il petrolio greggio sia per i prodotti chimici (che includono il gas naturale liquefatto), risentendo del forte calo dei volumi importati rispetto all'anno precedente (Tav. 5 e Tav. A1). Per il *bulk* solido (granaglie e minerali) i noli sono invece aumentati; il calo della domanda è stato meno pronunciato e più rilevanti sono risultati gli effetti

delle tensioni geopolitiche, la guerra in Ucraina oltre ai problemi di passaggio per il Mar Rosso. I costi medi (inclusi i servizi ausiliari) per il *bulk* liquido si sono ridotti anche in termini reali, pur rimanendo elevati nel confronto storico; per le rinfuse solide si è registrato un incremento a un livello di poco inferiore al massimo raggiunto nel 2008 (Fig. 6).

Figura 6

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



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

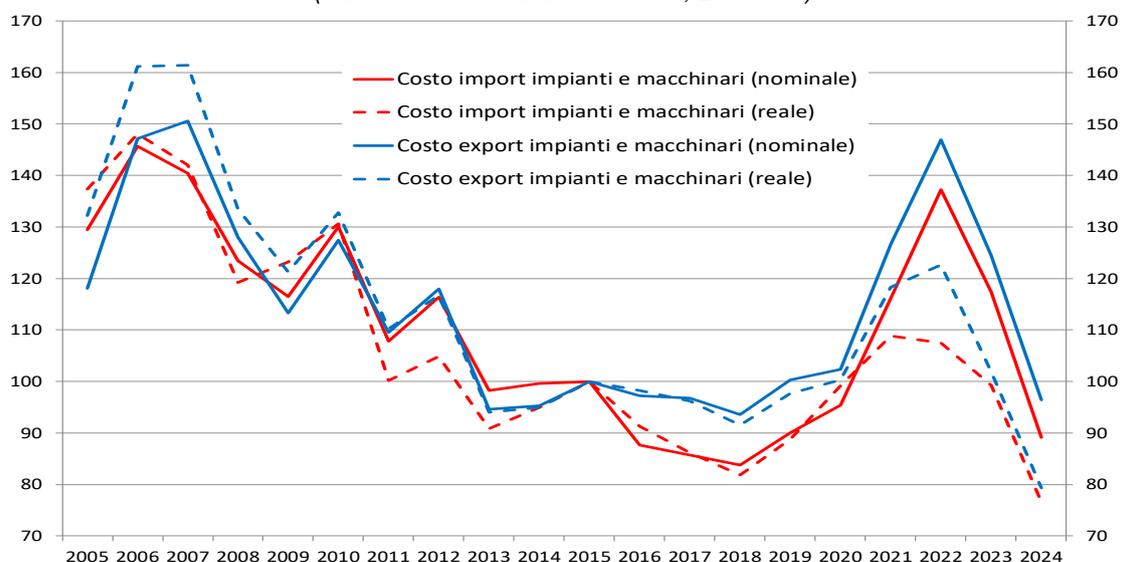
Trasporto general cargo e Ro-Ro

I noli general cargo hanno avuto un andamento differenziato tra le varie categorie

Nel 2024 i costi medi per tonnellata, comprensivi dei servizi ausiliari, per il trasporto di impianti, macchinari e mezzi di trasporto, la categoria più rilevante del *general cargo*, sono diminuiti in termini sia nominali (Tav. 6), risentendo della debolezza del ciclo economico, sia reali, scendendo ai livelli minimi dell'ultimo ventennio (Fig. 7). Per "tubi e materiali metallici" e "prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali" si è invece avuto un incremento dei noli, particolarmente pronunciato per questi ultimi.

Figura 7

Costi medi della nave general cargo: trasporto impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)
(indici dei costi misurati in euro/ton, 2015=100)



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

I costi navali Ro-Ro sono in media diminuiti

Nel comparto Ro-Ro – il trasporto navale di veicoli stradali con o senza autista al seguito, un segmento rilevante per il trasporto di corto raggio in particolare nell'area mediterranea e con tariffe denominate in euro – i costi medi sono complessivamente diminuiti nel 2024 (Tav. 7), anche per effetto della crisi del settore *automotive* e della minore movimentazione di bisarche. Sulla

riduzione hanno pesato soprattutto i flussi da/per la Francia e il nord Europa; vi ha contribuito anche la Turchia, il principale paese di controparte per tale modalità di trasporto.

Trasporto di gas metano

Dal 2016 l'indagine campionaria raccoglie i dati sui costi del trasporto di gas metano via condotte; in precedenza le informazioni provenivano direttamente dalle aziende del gruppo gestore dei metanodotti. I costi rilevati sono quelli sostenuti dal luogo di vendita (e non di produzione) del gas metano fino al punto contrattuale di entrata in Italia⁶ e tendono a rimanere fissi a prescindere dalle quantità effettivamente importate (contratti di tipo *take or pay*); la variabilità dei costi unitari (in euro a tonnellata) dipende pertanto anche dai volumi effettivamente trasportati rispetto a quelli contrattati.

⁶ 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.

I costi del trasporto di gas per condotte sono aumentati

Nel 2024 i costi sono in media aumentati di quasi l'8 per cento, per la crescita generalizzata in tutti i mercati di importazione a eccezione della Russia (Tav. 8), che contribuisce attualmente per meno del 10 per cento agli approvvigionamenti dell'Italia dall'estero via gasdotti; i costi di trasporto del gas russo sono riscesi su valori in linea con gli anni precedenti

l'anomalo balzo occorso nel 2023 (legato alle tensioni geopolitiche).

Le quote di mercato dei vettori

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

Nel trasporto navale di merci da e per l'Italia, nel 2024 le società armatoriali a controllo svizzero mantenevano le maggiori quote di mercato nel settore container, mentre gli armatori greci e quelli turchi continuavano a prevalere rispettivamente nei comparti *bulk* e nel *general cargo* (Tav. 9). La quota degli armatori italiani è elevata e in crescita (al 64 per cento) nel settore Ro-Ro, ma resta bassa (o quasi nulla come nel caso dei *bulk solidi*) negli altri comparti.

... è rimasta nel complesso stabile

La quota di mercato media complessiva dei vettori italiani⁷, calcolata ponderando per i costi del trasporto, è rimasta stabile al 15,7 per cento (Tav. 10). La stabilità ha riguardato tutti i comparti (Fig. 8): la nave (10,8 per cento), la strada (20,2 per cento) e l'aereo (12,5 per cento, il minimo storico).

L'incremento dei volumi movimentati dalla flotta controllata dagli armatori italiani nel 2024 si è indirizzato interamente verso il traffico interno (cabotaggio; Tav. 11), determinando anche un calo dei noli incassati per i trasporti "estero su estero" (Tav. 12).

La bilancia dei trasporti mercantili

Nel 2024 è aumentato il deficit nella bilancia dei trasporti mercantili

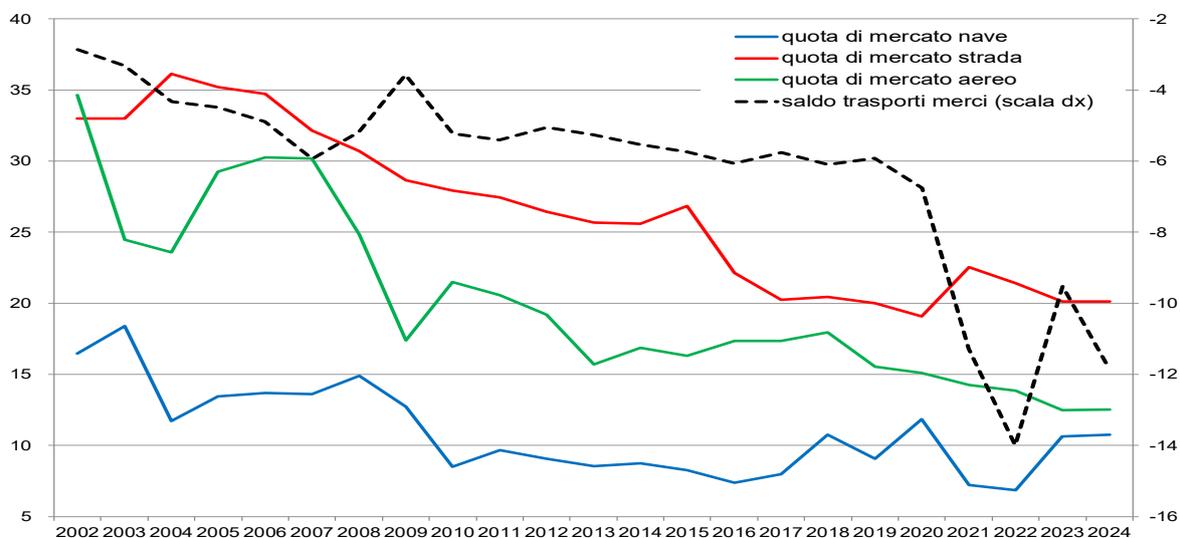
Date le basse quote di mercato detenute dai vettori italiani, la bilancia dei trasporti mercantili presenta un deficit strutturale che tra il 2002 e il 2019 si è generalmente collocato tra i 3 e i 6 miliardi di euro annui (Fig. 8), con oscillazioni legate al ciclo economico. Dopo il picco del 2022, il disavanzo si è ridotto nel 2023, grazie al calo dei noli, ma è nuovamente peggiorato

nel 2024, a 11,8 miliardi (-0,5 per cento del PIL; Tav. 12), a causa dell'aumento dei costi medi navali.

Figura 8

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

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



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

⁷ 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](#)).

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 2024)

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 2023	Import (euro/ton)	Var.% sul 2023	Carico completo (euro/veicolo)	Var. % sul 2023	Carico parziale (euro/ton)	Var. % sul 2023
Austria – Svizzera	115,1	-0,8	115,1	-0,8	1.387,0	0,8	184,0	-1,1
Benelux	140,1	2,2	139,3	2,1	1.960,8	0,8	205,0	0,5
Est Europa (1)	125,1	-0,8	116,5	-3,7	1.405,4	-8,2	193,3	-2,7
Francia	126,7	1,9	126,6	1,9	1.627,0	0,8	192,5	-0,8
Germania	132,0	2,3	131,2	2,3	1.738,9	0,8	196,5	-0,3
Grecia – Turchia	172,0	28,7	167,2	31,5	2.541,3	13,2	217,5	25,7
Paesi balcanici	161,1	-5,3	162,1	-5,7	1.832,8	11,9	264,5	-9,3
Paesi baltici	196,9	3,7	197,5	3,8	2.827,7	-8,5	289,6	5,9
Paesi ex URSS	265,7	-6,9	243,0	-9,1	3.555,1	3,1	382,2	9,0
Regno Unito - Irlanda	237,0	-0,8	203,1	-1,8	3.701,1	-9,8	301,6	0,8
Scandinavia	189,0	-4,1	191,9	-3,7	2.751,0	-9,9	279,5	5,6
Spagna – Portogallo	155,1	5,2	142,0	1,9	1.856,2	-8,8	223,7	1,7
Media ponderata (2)	140,7	0,8	134,5	-0,5	1.774,3	-3,3	211,5	-0,6

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

Tavola 2

Costi medi del trasporto ferroviario: complessivi e container (esclusa la trazione stradale; anno 2024)

Area geografica	Costi complessivi (tutte le tipologie di carico)				Costi del trasporto container			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2023	Import (euro/ton)	Var. % sul 2023	Export (euro/ton)	Var. % sul 2023	Import (euro/ton)	Var. % sul 2023
Austria – Svizzera	31,1	-3,8	31,9	-2,6	29,2	-13,8	28,8	-14,4
Benelux	48,4	6,0	47,8	5,1	47,2	3,5	43,5	0,7
Est Europa (1)	41,7	-1,4	45,0	5,0	35,8	-11,3	32,7	-11,3
Francia	40,7	1,9	40,4	3,5	40,1	-2,1	38,9	-3,3
Germania	41,1	1,8	41,4	3,2	38,7	-3,4	40,7	-1,6
Grecia – Turchia	73,5	15,3	77,5	17,0	65,9	14,0	74,3	17,4
Paesi balcanici	53,5	4,4	46,4	3,6	43,7	-11,4	37,1	-11,3
Paesi baltici	81,2	10,6	90,0	20,5	65,9	-11,5	74,2	-11,5
Paesi ex URSS	89,7	2,8	87,8	5,0	79,4	-11,5	74,3	-11,5
Regno Unito - Irlanda	77,8	20,8	74,1	17,9	82,2	22,0	83,3	20,7
Scandinavia	72,9	15,2	77,9	19,1	65,3	13,8	63,6	12,9
Spagna – Portogallo	53,5	10,4	56,7	6,2	53,7	7,7	44,8	1,7
Cina (2)	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	<i>n.d.</i>	178,7	6,1	426,1	-40,2
Media ponderata (3)	48,9	6,1	43,4	3,0	47,9	2,2	40,2	-3,1

(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.

Costi medi del trasporto aereo
(anno 2024)

Area geografica	Esportazioni (inclusi servizi ausiliari)		Importazioni (inclusi servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Var. % sul 2023	Euro/ton	Var. % sul 2023
Europa	2.130	1,8	2.130	2,5
Russia	1.595	-23,3	1.595	-23,6
Mediterraneo e Medio Oriente	2.285	12,1	2.289	12,2
Resto dell'Africa	3.509	4,2	3.524	3,6
India	1.467	-12,1	4.276	67,4
Indonesia - Singapore	1.917	9,0	4.274	67,1
Cina	1.233	-20,7	4.486	9,9
Giappone - Corea	1.978	-30,0	3.870	-17,7
Oceania	4.706	-13,6	4.731	-13,4
Stati Uniti e Canada	2.233	-10,7	1.622	-30,0
America Centro-meridionale	2.548	-17,3	1.759	-43,7
Media ponderata (1)	2.051	-8,8	3.493	11,2

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto navale container
(anno 2024)

Area geografica	Costi medi complessivi (euro/ton) (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (\$/TEU) (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export	Var. % sul 2023	Import	Var. % sul 2023	Export	Var. % sul 2023	Import	Var. % sul 2023
Europa	87,1	3,0	87,0	-4,3	460	-13,4	460	-28,5
Mediterraneo	87,1	8,4	86,6	-0,2	461	-13,2	452	-29,5
Resto dell'Africa	154,7	37,9	151,7	21,5	1.312	22,1	1.310	-0,9
Medio Oriente	135,5	92,3	133,9	78,2	943	154,2	943	112,0
India	97,2	-7,0	196,5	83,6	645	-34,1	2.229	115,1
Sud Est Asiatico	75,1	12,4	269,4	87,2	327	4,2	3.392	97,4
Cina	75,0	21,9	268,9	102,6	323	26,4	3.384	118,5
Giappone	74,9	21,9	266,0	99,5	323	26,8	3.337	114,1
Oceania	240,7	77,3	238,4	52,3	2.357	71,2	2.415	35,7
Stati Uniti e Canada	198,5	7,2	126,8	3,3	1.932	-5,5	875	-7,6
Centro America	153,8	-8,4	150,4	-19,7	1.423	-18,3	1.420	-33,5
Sud America	105,9	-4,4	105,8	-11,0	514	-25,2	516	-38,2
Media ponderata (1)	126,1	12,9	164,1	43,1	959	-0,8	1.634	52,4

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto navale bulk: liquidi e solidi
(anno 2024)

Tipologia mercantile		Costi medi all'importazione			
		Euro/ton (inclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2023	\$/ton (esclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2023
Carichi liquidi	Petrolio e derivati	26,0	-2,6	25,7	-2,7
	Prodotti chimici	107,8	-2,6	107,1	-2,7
Carichi solidi	Carbone/Minerali	31,4	5,4	25,7	7,1
	Granaglie	40,2	4,9	31,1	6,7

Costi medi del trasporto navale general cargo
(anno 2024)

Tipologia mercantile	Esportazioni		Importazioni	
	Euro/ton	Var. % sul 2023	Euro/ton	Var. % sul 2023
Impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)	223,8	-22,6	206,4	-24,1
Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali	109,6	18,8	122,9	29,3
Tubi e materiali metallici (2)	81,7	10,7	86,1	16,6

(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 2024)

Area geografica	Media di esportazioni e importazioni (inclusi i servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Variazione % sul 2023
Balcani	38,2	48,7
Francia	14,4	-31,6
Grecia	80,6	4,5
Nord Europa	160,4	-39,2
Nord Africa (esclusa la Tunisia)	122,9	33,4
Spagna	80,4	55,1
Tunisia-Malta	49,7	26,9
Turchia	98,4	-4,5
Altri paesi	168,2	-38,0
Media ponderata (1)	98,1	-12,6

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto via condotte (gas metano) - importazioni
(anno 2024)

Punto di entrata	Paesi di origine del gas metano	Euro/ton	Variazione % sul 2023
Mazara del Vallo	Algeria	19,8	4,7
Melendugno	Azerbaijan	55,5	2,3
Gela	Libia	102,5	57,6
Passo Gries	Norvegia/Paesi Bassi	75,5	58,5
Tarvisio	Russia	7,4	-71,4
Media ponderata (1)		36,6	7,9

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Quote di mercato per nazionalità dei vettori navali nel 2024
(percentuali, importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia via nave)

	Container		Bulk solidi		Bulk liquidi		General Cargo		Ro-Ro	
1	Svizzera	29,8	Grecia	24,7	Grecia	42,7	Turchia	30,9	Italia	63,9
2	Germania	15,0	Turchia	12,7	Italia	8,9	Italia	10,4	Grecia	12,6
3	Francia	10,5	Cina	8,9	Paesi Bassi	4,9	Paesi Bassi	7,8	Danimarca	8,3
4	Danimarca	8,4	Germania	5,7	Turchia	4,9	Norvegia	7,3	Tunisia	3,4
5	Giappone	6,2	Giappone	4,3	Monaco	3,8	Germania	5,9	Giappone	3,0
6	Italia	5,4	Svizzera	4,0	Norvegia	3,7	Grecia	5,9	Svizzera	2,6
7	Cina	5,0	Hong Kong	3,7	Regno Unito	2,9	Svizzera	4,4	Turchia	2,3
8	Hong Kong	5,0	Paesi Bassi	2,8	Bermuda	2,6	Cina	4,0	Norvegia	0,8
9	Corea del Sud	3,3	Emirati Arabi	2,5	Stati Uniti	2,2	Egitto	1,9	Croazia	0,5
10	Taiwan	2,4	Marshall Isole	2,4	Danimarca	2,2	Ucraina	1,7	Corea del Sud	0,4
11	Emirati Arabi	1,8	Lussemburgo	2,3	Canada	2,1	Corea del Sud	1,4	Francia	0,3
12	Turchia	1,4	Taiwan	2,1	Libia	1,7	Liberia	1,4	Algeria	0,3
13	Israele	1,2	Spagna	2,0	Singapore	1,6	Emirati Arabi	1,3	Georgia	0,3
14	Monaco	1,1	Libano	1,8	Algeria	1,4	Romania	1,3	Svezia	0,3
15	Singapore	0,8	Singapore	1,8	Romania	1,4	Isole Marshall	1,2	Spagna	0,2
16	Panama	0,7	Danimarca	1,4	Arabia Saudita	1,2	Malta	0,9	Emirati Arabi	0,2
17	Regno Unito	0,6	Filippine	1,3	Malesia	1,1	Spagna	0,9	Isole Cayman	0,1
	Totale parziale	98,7	Totale parziale	84,5	Totale parziale	89,4	Totale parziale	88,6	Totale parziale	99,5
	<i>Altri paesi</i>	<i>1,3</i>	<i>Altri paesi (tra cui Italia: 0,3)</i>	<i>15,5</i>	<i>Altri paesi</i>	<i>10,6</i>	<i>Altri paesi</i>	<i>11,4</i>	<i>Altri paesi</i>	<i>0,5</i>
	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0

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

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

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

Volumi annui trasportati dalla flotta controllata da armatori residenti in Italia

(milioni di tonnellate, valori percentuali ove indicato)

	Cabotaggio (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

Bilancia dei trasporti mercantili

(milioni di euro, valori percentuali ove indicato)

Flussi	Modo di trasporto	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Crediti	Nave	4.055	3.912	4.510	4.241	4.525	3.784	4.196	5.434	4.747	4.594
	<i>di cui: estero su estero</i>	2.347	2.074	2.712	2.503	2.802	2.151	2.348	3.310	2.826	2.528
	Aereo	286	287	352	376	319	346	426	466	330	1.079
	Strada	3.034	3.051	2.974	3.092	3.089	2.640	3.581	4.412	3.225	3.850
	Ferrovia	30	30	30	30	34	38	39	34	36	62
	Condotte	11	12	12	15	15	8	8	10	11	11
	Totale	7.417	7.293	7.878	7.754	7.981	6.816	8.250	10.356	8.349	9.595
Debiti	Nave	5.956	5.600	5.568	5.878	5.884	5.670	9.754	12.634	7.926	9.703
	Aereo	817	753	906	960	884	1.437	1.529	1.472	1.029	1.870
	Strada	5.423	6.061	6.215	6.305	6.300	5.843	7.446	9.202	7.826	8.463
	Ferrovia	372	380	404	399	384	317	335	344	359	397
	Condotte	587	563	543	308	443	298	461	705	728	840
		Totale	13.154	13.356	13.637	13.850	13.895	13.565	19.525	24.356	17.868
Saldi	Nave	-1.901	-1.688	-1.058	-1.637	-1.359	-1.886	-5.558	-7.199	-3.179	-5.110
	Aereo	-531	-466	-554	-584	-565	-1.092	-1.102	-1.006	-699	-791
	Strada	-2.388	-3.010	-3.241	-3.213	-3.211	-3.202	-3.866	-4.789	-4.601	-4.613
	Ferrovia	-342	-349	-374	-369	-351	-279	-296	-310	-323	-335
	Condotte	-576	-550	-531	-293	-428	-290	-453	-694	-717	-829
		Totale (A)	-5.737	-6.064	-5.758	-6.096	-5.914	-6.749	-11.275	-13.999	-9.519
<i>Memo:</i>											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)		-8.442	-8.510	-9.337	-9.717	-9.959	-8.088	-12.467	-17.591	-14.727	-16.296
<i>A in percentuale di B</i>		68,0	71,3	61,7	62,7	59,4	83,4	90,4	79,6	64,6	71,7
Saldo di conto corrente		20.667	41.949	42.551	44.465	56.955	62.807	38.691	-34.469	2.939	24.763

(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			
2002	121,4	59,9	17,0	21,7	n.d.	9,8	17,0	42,3	0,3	41,5
2003	117,7	62,7	18,2	22,5	n.d.	10,1	17,2	44,4	0,4	42,4
2004	114,3	69,8	17,8	23,6	n.d.	10,7	17,9	47,9	0,4	47,4
2005	113,7	66,5	17,3	23,1	n.d.	10,8	17,9	50,0	0,4	50,7
2006	111,0	65,8	20,0	23,8	5,1	11,6	19,1	53,9	0,4	54,6
2007	114,0	70,3	21,8	25,0	4,9	11,9	19,9	58,4	0,4	51,5
2008	106,7	68,1	20,8	22,7	4,6	11,0	18,6	54,3	0,3	56,3
2009	99,1	48,9	16,9	14,9	4,2	9,3	15,9	47,9	0,3	50,2
2010	106,0	51,0	21,0	20,3	4,2	10,7	19,1	55,7	0,3	48,0
2011	97,8	55,2	20,2	21,3	4,4	10,7	18,9	55,8	0,3	43,7
2012	78,9	51,4	16,6	17,7	3,9	10,1	17,3	52,7	0,3	41,3
2013	81,9	47,3	17,4	18,4	3,3	11,2	18,0	53,5	0,3	40,7
2014	73,9	44,7	18,2	19,4	3,3	11,8	19,0	55,9	0,3	37,1
2015	83,9	50,1	21,1	11,4	4,5	13,7	17,4	56,8	0,3	39,7
2016	86,4	50,1	22,2	11,9	4,5	13,8	18,1	57,8	0,4	39,0
2017	90,3	47,8	22,6	12,0	4,8	14,4	19,0	60,0	0,4	40,4
2018	88,3	47,6	23,2	12,7	5,0	14,9	19,3	61,7	0,5	39,5
2019	91,5	42,6	23,4	12,6	4,7	14,4	18,8	60,0	0,5	41,2
2020	74,0	34,0	22,4	10,7	4,0	11,8	15,7	58,8	0,4	37,5
2021	84,0	39,3	25,5	12,7	4,8	13,5	17,0	66,1	0,4	41,6
2022	90,7	42,0	26,2	13,1	5,0	13,5	17,5	69,4	0,3	39,3
2023	91,1	35,5	26,8	12,9	4,8	13,8	18,7	67,7	0,3	32,0
2024	76,5	31,4	26,5	12,6	4,8	13,9	17,7	71,1	0,4	31,7
2024 (in %)	26,7	10,9	9,2	4,4	1,7	4,8	6,2	24,8	0,1	11,1
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2002	18,0	3,3	21,8	9,7	n.d.	9,3	5,5	40,7	0,5	-
2003	21,0	2,6	20,8	9,1	n.d.	9,5	5,6	40,8	0,4	-
2004	21,3	2,4	22,3	9,8	n.d.	10,3	5,8	43,5	0,5	-
2005	24,7	2,1	23,0	10,3	n.d.	11,1	6,2	45,9	0,5	-
2006	23,0	1,7	24,0	9,4	5,3	12,0	6,9	48,1	0,5	-
2007	27,2	2,7	25,3	9,5	5,5	12,7	7,4	54,5	0,7	-
2008	25,8	2,9	25,5	9,9	5,4	12,1	7,3	52,6	0,5	-
2009	24,2	2,4	21,6	7,0	4,2	9,8	6,1	42,2	0,4	-
2010	27,7	2,8	24,7	7,7	4,4	12,4	7,9	52,7	0,5	-
2011	23,7	2,5	25,8	7,6	4,1	12,6	7,9	53,6	0,5	-
2012	25,8	2,4	27,3	8,5	4,1	12,5	7,8	53,3	0,5	-
2013	19,1	4,1	25,1	9,9	3,9	10,2	8,6	55,5	0,5	-
2014	18,5	4,2	25,4	10,1	3,8	9,3	8,5	52,2	0,5	-
2015	23,2	4,8	26,5	9,0	5,1	10,9	7,2	56,3	0,5	-
2016	22,8	4,1	25,7	8,6	5,0	12,2	8,0	62,2	0,5	-
2017	24,9	3,6	26,6	8,1	4,8	11,6	8,1	60,4	0,6	-
2018	22,4	3,3	26,5	7,7	4,7	11,5	8,2	60,5	0,6	-
2019	19,9	3,4	25,0	7,7	4,7	11,4	8,0	59,9	0,6	-
2020	19,5	3,0	25,1	7,5	5,6	10,4	7,2	53,3	0,4	-
2021	23,7	3,0	26,4	7,5	6,1	11,5	8,3	60,1	0,6	-
2022	24,5	2,8	25,5	7,1	6,1	11,0	7,9	58,6	0,6	-
2023	23,7	2,8	24,1	6,9	5,9	10,0	7,3	55,8	0,6	-
2024	22,7	2,5	24,1	6,7	6,1	10,0	6,9	56,1	0,7	-
2024 (in %)	16,7	1,8	17,7	4,9	4,5	7,4	5,1	41,3	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 2024. 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			
2002	25,3	7,0	40,2	20,2	n.d.	18,5	21,2	94,8	19,8	9,3
2003	24,5	6,6	37,3	19,4	n.d.	19,1	21,5	100,2	18,6	9,8
2004	25,6	7,6	37,3	21,4	n.d.	20,9	23,1	111,7	19,7	10,4
2005	33,6	7,7	36,8	21,3	n.d.	22,1	23,8	120,3	21,2	14,0
2006	39,9	8,0	38,5	22,0	5,9	24,6	26,6	136,3	22,3	20,1
2007	41,6	9,3	44,0	25,4	6,4	26,3	28,7	153,2	20,5	17,9
2008	49,8	11,2	45,2	24,2	6,3	25,1	27,8	147,8	20,3	24,3
2009	31,2	7,9	36,7	14,6	4,9	20,4	22,5	121,8	18,3	19,4
2010	45,7	9,3	49,7	20,0	6,0	24,0	26,6	144,1	20,9	19,4
2011	54,9	11,8	52,6	22,5	6,7	25,1	27,9	152,9	22,8	21,5
2012	53,8	10,7	44,8	18,9	6,1	22,8	25,4	142,3	23,5	24,3
2013	49,3	7,8	43,5	17,7	5,9	29,2	23,8	138,4	22,5	21,0
2014	40,9	7,5	46,5	18,4	6,3	29,5	24,9	140,4	23,4	16,4
2015	30,7	12,5	50,9	11,9	12,6	33,8	22,6	150,3	27,9	15,5
2016	25,5	11,5	51,0	11,3	13,8	34,7	23,9	156,0	26,5	11,7
2017	33,4	13,1	54,1	12,7	14,8	37,2	26,3	167,8	26,7	13,5
2018	40,1	13,7	56,2	13,8	14,9	38,2	27,2	172,8	29,0	16,0
2019	38,4	12,8	57,1	13,3	14,8	38,4	27,3	173,1	33,0	13,4
2020	22,7	9,6	54,3	10,9	12,5	37,4	24,7	149,6	36,5	9,3
2021	38,8	14,5	68,7	16,3	14,9	44,9	30,2	180,5	38,0	22,3
2022	73,4	20,9	96,6	22,2	17,3	55,5	36,7	226,3	44,5	64,5
2023	56,5	15,7	83,4	18,4	19,9	56,2	37,8	232,0	40,5	28,8
2024	45,5	14,4	82,3	19,0	20,2	54,9	36,7	225,7	46,6	22,3
2024 (in %)	8,0	2,5	14,5	3,4	3,6	9,7	6,5	39,8	8,2	3,9
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2002	4,2	1,0	53,0	22,7	n.d.	26,0	12,4	116,7	24,4	-
2003	4,9	0,8	48,6	20,1	n.d.	27,2	12,6	118,4	23,0	-
2004	5,6	0,6	50,8	20,3	n.d.	30,1	13,7	129,0	24,4	-
2005	8,7	0,4	52,6	19,3	n.d.	32,2	14,5	135,3	26,1	-
2006	9,5	0,3	57,4	15,3	11,8	36,6	16,2	145,0	28,6	-
2007	11,4	0,5	62,2	18,0	13,2	39,8	17,8	169,6	31,7	-
2008	13,8	0,7	65,1	19,7	13,6	38,5	17,9	168,7	30,7	-
2009	8,4	0,5	54,7	15,3	10,4	30,0	14,1	131,1	25,9	-
2010	13,1	0,6	60,9	16,5	11,5	34,2	16,0	151,0	30,8	-
2011	14,5	0,7	66,6	17,4	11,9	37,2	17,6	169,0	35,4	-
2012	17,9	0,7	72,2	18,9	11,7	37,0	17,4	171,0	38,0	-
2013	13,9	1,4	69,8	18,0	10,3	35,1	21,3	176,3	38,9	-
2014	12,2	1,4	72,9	18,4	10,4	36,2	21,7	181,3	39,2	-
2015	11,2	1,3	70,1	18,1	18,4	42,6	14,7	193,0	44,3	-
2016	9,0	1,2	68,4	17,0	17,2	43,1	15,1	195,9	44,1	-
2017	11,9	1,3	73,1	17,8	18,1	46,1	16,1	209,2	49,0	-
2018	12,7	1,2	76,1	18,0	17,7	47,4	17,1	216,3	51,0	-
2019	11,4	1,3	77,8	17,9	16,8	48,8	17,3	222,6	55,9	-
2020	7,6	1,2	80,8	18,4	19,5	40,9	20,5	193,9	46,3	-
2021	13,1	1,4	94,3	21,3	23,8	47,7	24,2	226,8	57,9	-
2022	22,7	1,7	107,9	24,9	27,0	56,6	28,4	268,2	74,0	-
2023	17,6	1,7	110,5	25,8	30,0	53,3	27,3	266,9	82,0	-
2024	16,2	1,6	110,5	24,9	28,8	53,5	26,2	264,4	87,7	-
2024 (in %)	2,6	0,3	18,0	4,1	4,7	8,7	4,3	43,1	14,3	-

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

(1) Nel 2015 vi sono alcuni salti di serie (in particolare, per *General cargo* all'importazione e per la nave Ro-Ro) a causa di un aggiornamento della metodologia di stima della ripartizione modale dei dati di commercio con l'estero. Dati provvisori per il 2024. 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			
2002	209	116	2.361	933	n.d.	1.896	1.249	2.242	57.581	225
2003	209	105	2.047	864	n.d.	1.884	1.251	2.255	48.422	232
2004	224	109	2.103	909	n.d.	1.945	1.289	2.335	53.762	220
2005	295	116	2.121	922	n.d.	2.042	1.330	2.404	59.066	276
2006	360	122	1.928	924	1.158	2.116	1.388	2.528	59.252	367
2007	365	133	2.014	1.016	1.302	2.217	1.440	2.621	53.885	347
2008	466	164	2.168	1.064	1.384	2.271	1.492	2.723	60.377	432
2009	314	161	2.171	984	1.172	2.196	1.414	2.543	52.471	386
2010	431	183	2.364	988	1.430	2.233	1.398	2.588	64.753	405
2011	561	214	2.608	1.058	1.514	2.338	1.475	2.740	71.558	491
2012	681	208	2.696	1.070	1.565	2.268	1.466	2.702	76.457	587
2013	601	165	2.495	960	1.800	2.594	1.321	2.585	82.822	515
2014	553	167	2.553	948	1.925	2.498	1.311	2.512	76.832	442
2015	366	249	2.412	1.042	2.797	2.474	1.299	2.646	81.779	391
2016	296	230	2.294	950	3.074	2.510	1.320	2.698	70.227	300
2017	370	273	2.396	1.065	3.097	2.578	1.383	2.798	64.263	334
2018	454	287	2.420	1.084	2.995	2.560	1.410	2.803	54.684	406
2019	420	302	2.438	1.059	3.129	2.667	1.448	2.886	69.304	325
2020	307	283	2.431	1.023	3.145	3.156	1.576	2.546	84.598	247
2021	462	369	2.695	1.287	3.101	3.338	1.779	2.728	101.127	535
2022	810	498	3.692	1.702	3.447	4.124	2.094	3.258	141.275	1.640
2023	620	441	3.117	1.422	4.115	4.084	2.023	3.427	127.408	898
2024	594	459	3.109	1.506	4.232	3.960	2.079	3.176	126.505	703
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Container	Bulk			
2002	233	299	2.436	2.336	n.d.	2.800	2.251	2.868	53.508	-
2003	235	291	2.337	2.213	n.d.	2.863	2.267	2.902	51.256	-
2004	263	261	2.275	2.060	n.d.	2.920	2.339	2.963	51.160	-
2005	352	211	2.288	1.868	n.d.	2.913	2.334	2.950	55.925	-
2006	413	157	2.398	1.629	2.237	3.047	2.334	3.015	59.448	-
2007	418	186	2.460	1.889	2.393	3.127	2.386	3.114	46.395	-
2008	534	221	2.551	1.997	2.519	3.179	2.460	3.209	61.747	-
2009	345	217	2.529	2.172	2.455	3.067	2.314	3.105	63.753	-
2010	473	212	2.464	2.145	2.606	2.750	2.029	2.865	67.666	-
2011	611	270	2.578	2.299	2.907	2.944	2.218	3.155	71.263	-
2012	692	300	2.641	2.224	2.854	2.951	2.230	3.209	78.245	-
2013	727	349	2.775	1.819	2.617	3.440	2.465	3.175	82.338	-
2014	662	343	2.866	1.822	2.767	3.897	2.568	3.472	82.010	-
2015	481	281	2.648	2.009	3.612	3.894	2.027	3.426	85.621	-
2016	396	304	2.663	1.971	3.433	3.528	1.882	3.151	81.710	-
2017	476	358	2.746	2.198	3.760	3.979	1.985	3.466	80.345	-
2018	569	378	2.876	2.331	3.780	4.111	2.079	3.576	79.486	-
2019	572	378	3.107	2.319	3.604	4.287	2.176	3.719	91.105	-
2020	390	384	3.220	2.445	3.485	3.941	2.868	3.637	103.595	-
2021	550	458	3.568	2.830	3.914	4.163	2.915	3.773	99.411	-
2022	925	599	4.225	3.500	4.468	5.133	3.614	4.577	118.175	-
2023	744	596	4.585	3.717	5.096	5.301	3.725	4.780	131.139	-
2024	715	626	4.587	3.712	4.713	5.330	3.782	4.716	134.471	-

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 2024. 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