

Indagine sui trasporti internazionali di merci

20 giugno 2019

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

I principali risultati

La bilancia dei pagamenti dell'Italia ha registrato nel 2018 un deficit dei trasporti mercantili di 5,5 miliardi di euro, in lieve diminuzione rispetto all'anno precedente. Il miglioramento è dovuto alla riduzione del disavanzo nel settore navale, determinato dalla contrazione dei costi del trasporto e dalla lieve ripresa della quota di mercato dei vettori residenti. Nell'ambito dei servizi di trasporto, che includono anche la movimentazione internazionale dei passeggeri e della posta, la componente mercantile ha rappresentato nel 2018 circa il 61 per cento del deficit complessivo.

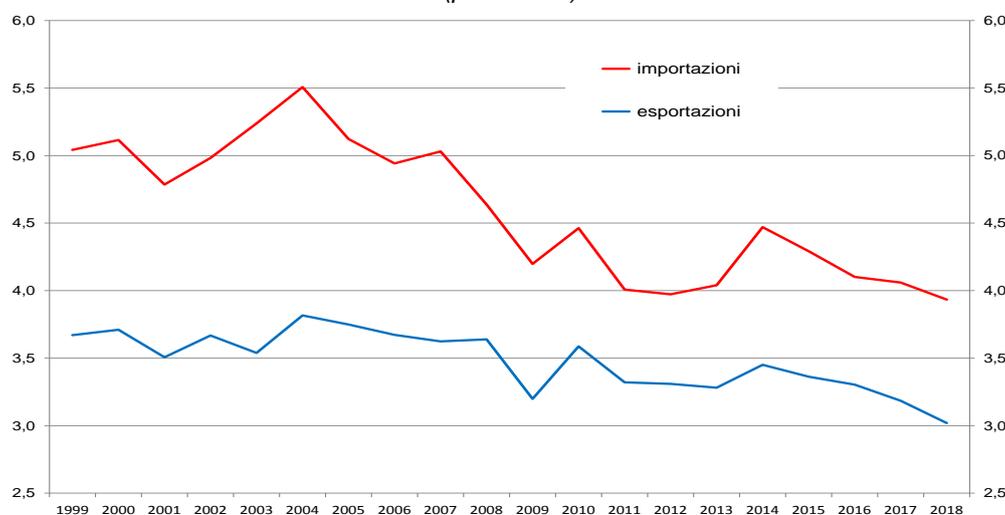
Ha continuato a ridursi l'incidenza dei costi di trasporto, che nel 2018 è stata pari, rispettivamente, al 3,0 e al 3,9 per cento del valore delle merci esportate e importate (escludendo quelle movimentate tramite condotte; Fig. 1).

Nel 2018 i costi medi del trasporto stradale sono rimasti stabili, anche se con una significativa eterogeneità in base al paese di origine o alla provenienza delle merci. Nel trasporto ferroviario sono invece cresciuti, in particolare nel settore container, ma rimanendo su livelli storicamente bassi. Nel trasporto aereo l'incremento dei costi medi è stato significativo, soprattutto per le esportazioni, in relazione al buon andamento della domanda.

Nel settore marittimo si è registrata una complessiva riduzione dei costi, a causa sia dell'apprezzamento del tasso di cambio euro/dollaro (i noli navali sono generalmente denominati in dollari), sia del rallentamento del commercio mondiale. Quest'ultimo fattore ha inciso solo nella seconda metà dell'anno e non sembra aver interessato i mercati di nicchia, come i trasporti di prodotti chimici e quelli *Ro-Ro*, che hanno invece registrato un aumento dei costi nel 2018.

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 2018; 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

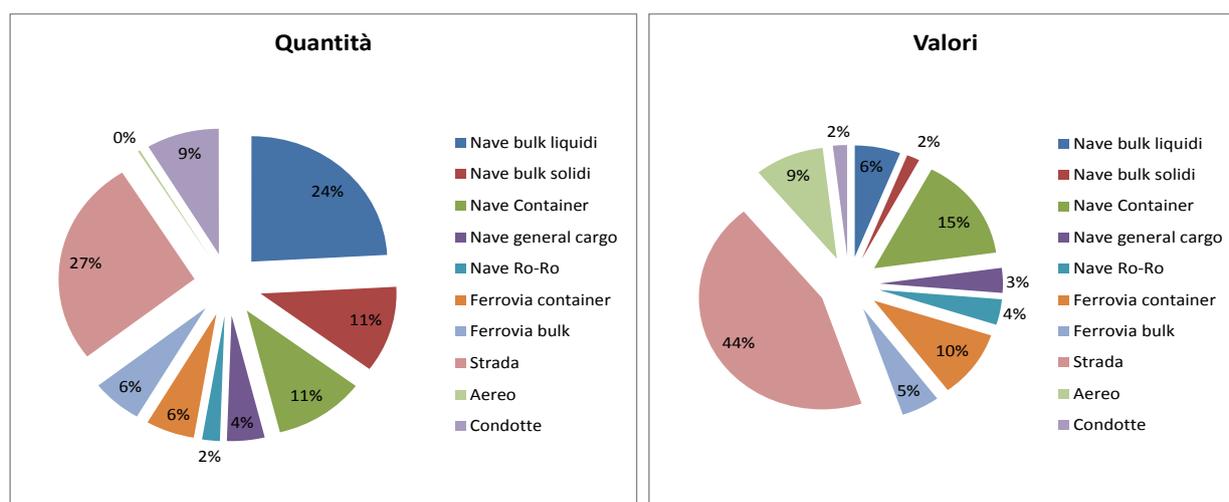
La Banca d'Italia conduce dal 1999 un'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci per raccogliere le informazioni necessarie alla compilazione della bilancia dei pagamenti. Nel 2018 l'indagine ha riguardato quasi 200 imprese di trasporto operanti in Italia.

Lo scopo principale della rilevazione è la stima dei costi unitari del trasporto da/per l'Italia per modalità di carico della merce; si stimano inoltre le quote di mercato dei vettori distinte per nazionalità. Il tonnellaggio di importazioni ed esportazioni trasportato viene ricavato dai dati di fonte Istat sul commercio con l'estero. 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 acquistati dall'estero e venduti all'estero; a tale stima si aggiungono anche altre voci, come i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori italiani². 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; 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 ferroviari³.

L'incidenza dei singoli modi di trasporto sulle quantità e sul valore dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2018 è riportata nella Figura 2. La nave nel complesso è la modalità principale se si considerano i volumi importati ed esportati (53 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 27 per cento, contro il 47 della strada e il 14 della ferrovia. L'aereo registra un peso significativo solo sul valore dell'interscambio, l'11 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, ma con l'importante eccezione della nave container; 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 2018 (percentuali, medie di importazioni ed esportazioni)



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 2018, nel corso

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

² Per un approfondimento sui trasporti estero su estero si veda la nota pubblicata sul sito internet della Banca d'Italia: <http://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/trasporti-internazionali/armatori.pdf>.

³ I dati sono riportati nell'Appendice statistica e il metodo di correzione è descritto in [Metodi e fonti: note metodologiche](#).

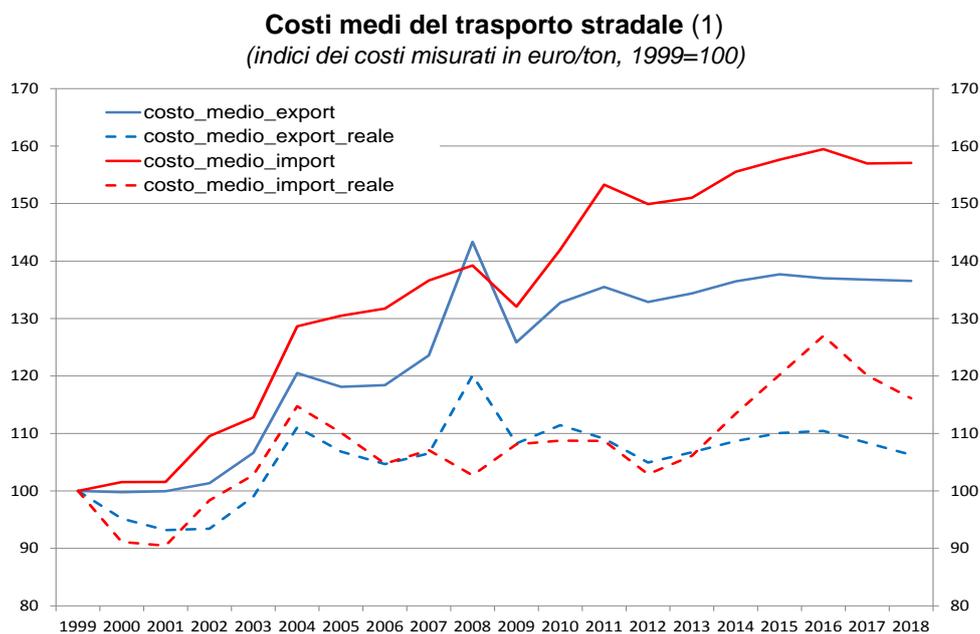
della quale sono state rilevate circa 6.400 “spedizioni tipo”⁴. I costi sono valutati ai prezzi di mercato in euro per tonnellata e includono i servizi ausiliari al trasporto (*handling* del carico, pedaggi autostradali, commissioni degli spedizionieri, ecc.), anch’essi rilevati nelle interviste agli 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 medi per modalità sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati; la loro evoluzione nel tempo riflette pertanto anche la composizione geografica delle quantità trasportate. 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 quelli all’importazione sono diminuiti per il secondo anno consecutivo rispetto al punto di 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 2018, in un contesto di moderata crescita dei volumi movimentati (Tav. A.1 in Appendice), si è registrata una complessiva stabilità dei costi medi, conseguenza di una divaricazione tra l’andamento di quelli relativi ai carichi completi, in aumento, e di quelli riguardanti i carichi parziali, in diminuzione (Tav. 1). Nel 2017, invece, erano stati i noli dei carichi parziali a sostenere la dinamica dei costi del trasporto stradale di merci.

I costi (al netto dei servizi ausiliari) a carico completo hanno registrato andamenti piuttosto

⁴ 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.

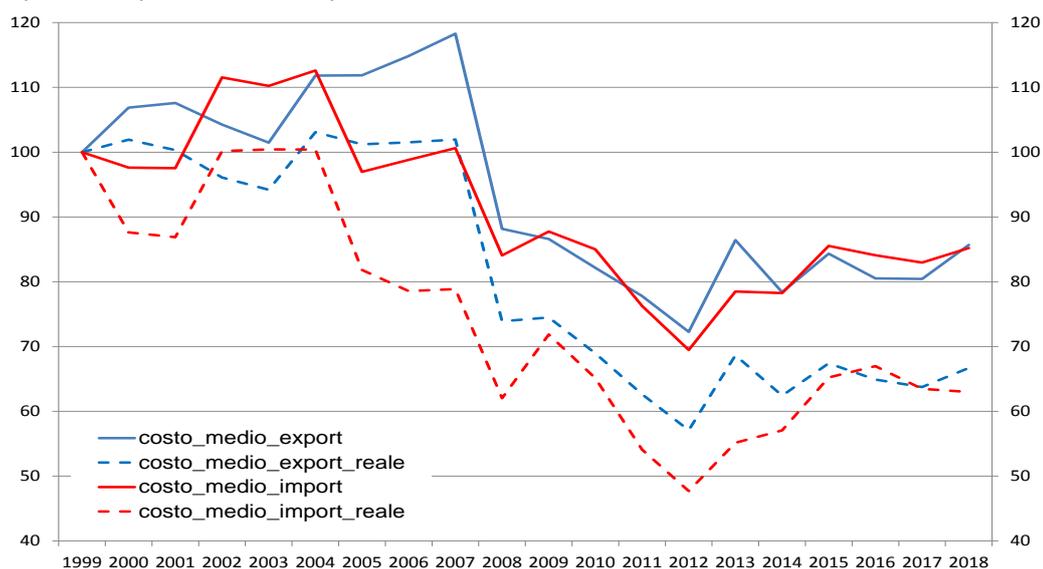
eterogenei tra i paesi di destinazione o di origine delle merci. In particolare, sono cresciuti quelli da/per la Germania e, in misura minore, la Francia; sono diminuiti quelli nei confronti dei paesi alpini e dell'Europa orientale. Una significativa variabilità in termini geografici ha caratterizzato anche le spedizioni dei carichi parziali (Tav. 1).

L'andamento dei costi del trasporto ferroviario

I costi medi ferroviari restano ancora lontani dai livelli osservati all'inizio dello scorso decennio, avendo recuperato solo in parte la forte riduzione registrata tra il 2008 e il 2012 (Fig. 4). Il settore continua a caratterizzarsi per una crescente contendibilità, con la quota di mercato dell'ex monopolista in costante diminuzione, a fronte di una domanda di trasporto frenata sia dalla competizione con la strada sia da carenze infrastrutturali nell'interoperabilità tra la ferrovia e le altre modalità.

Figura 4

Costi medi del trasporto ferroviario (1)
(medie ponderate per flusso dei trasporti container e bulk, 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).

Nel 2018 i costi medi ferroviari sono aumentati soprattutto all'esportazione

I costi medi del trasporto ferroviario container sono rimasti stabili dal lato delle importazioni; sono lievemente cresciuti rispetto al 2017 per le esportazioni (Tav. 2). L'incremento ha riguardato la maggior parte delle aree geografiche, in particolare i paesi iberici, il Benelux, la Francia e la Germania. Per il complesso dei trasporti ferroviari anche i costi all'importazione sono aumentati, in virtù di una crescita dei costi medi

della ferrovia bulk determinata più dalla riduzione dei carichi medi trasportati che dall'effettivo incremento dei noli.

L'andamento dei costi del trasporto aereo

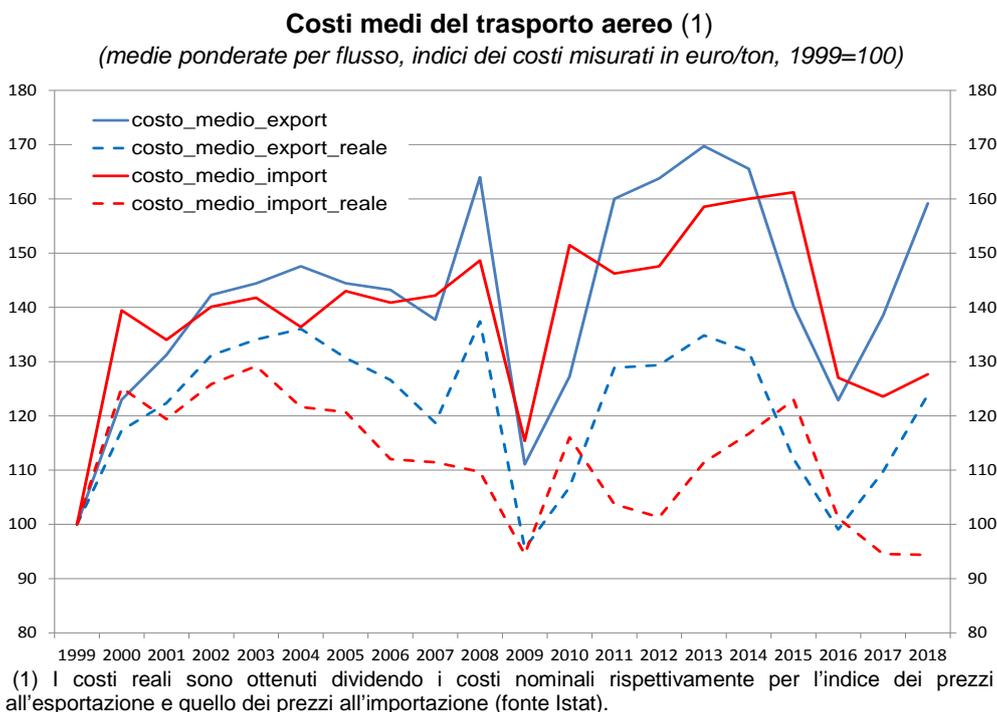
Dopo il brusco calo registrato nel 2016, che aveva riportato i costi del trasporto aereo vicino al punto di minimo del 2009, negli ultimi due anni i noli all'esportazione hanno in larga parte recuperato i valori di inizio decennio, mentre quelli all'importazione sono sostanzialmente rimasti sui livelli del 2016, scendendo in termini reali sotto il minimo registrato nel 2009. I costi all'esportazione deflazionati si collocano invece non lontano dal massimo toccato nel 2008 (Fig. 5).

I costi aerei sono aumentati soprattutto all'esportazione

In un contesto di volumi movimentati in crescita (Tav. A.1), rispetto all'anno precedente i costi aerei (comprensivi dei servizi ausiliari) sono aumentati significativamente per le esportazioni, in misura più contenuta per le importazioni. L'incremento delle tariffe sulle merci esportate è stato, come

l'anno precedente, generalizzato dal punto di vista geografico, con l'eccezione dell'India e del Medio Oriente; particolarmente pronunciato è stato l'aumento verso il Nord America, una delle principali destinazioni, che ha invece registrato un calo per le importazioni (Tav. 3).

Figura 5



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

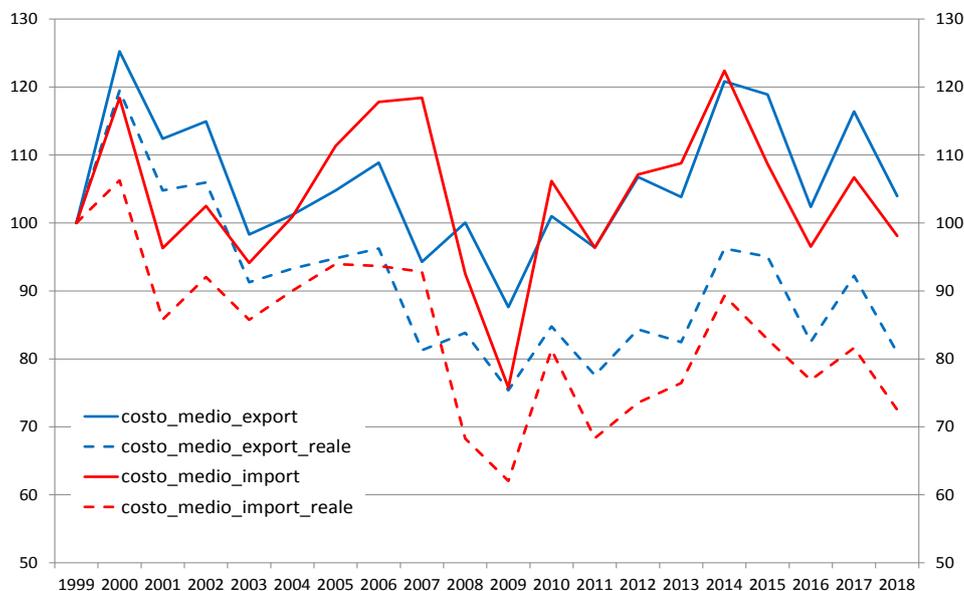
Dopo la fase di ripresa tra il 2009 e il 2014, i costi navali container, comprensivi dei servizi ausiliari, sono calati sensibilmente nell'arco del quadriennio successivo (Fig. 6); la riduzione dello scorso anno li ha riportati in termini reali sui livelli del biennio di crisi del 2008-09, in particolare per quelli all'esportazione.

I costi navali container sono complessivamente diminuiti

Nel 2018 i costi in euro a tonnellata sono diminuiti di oltre il 10 per cento in entrambe le direzioni dei flussi (Tav. 4), annullando completamente il recupero registrato nel 2017. Ciò è in parte dovuto all'apprezzamento dell'euro sul dollaro, in quanto le tariffe rilevate nell'indagine – in dollari per container (TEU, *twenty-foot equivalent unit*) e al netto dei servizi ausiliari – hanno invece registrato diminuzioni molto più contenute per le esportazioni e un incremento non trascurabile per le importazioni, in linea con le dinamiche dei volumi trasportati (tav. A1)⁵. Un fattore che ha contribuito alla contrazione dei costi complessivi è l'aumento dei carichi medi trasportati per container, che ne ha ridotto l'incidenza per tonnellata.

⁵ Dal confronto tra medie annuali non emerge la tendenza decrescente registrata nel corso del 2018 dai noli denominati in dollari, da porre in relazione al contemporaneo rallentamento del commercio mondiale.

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)

Nel 2018 si è affievolita la ripresa, in atto dal 2016, dei costi medi navali *bulk* (inclusi i servizi ausiliari) all'importazione relativi ai carichi solidi, in gran parte materie prime. (Fig. 7). La lieve contrazione in termini reali sarebbe legata, oltre che all'andamento del tasso di cambio, al rallentamento della politica di dismissione del naviglio, che nel precedente biennio aveva contribuito a ridurre l'eccesso di offerta di carico.

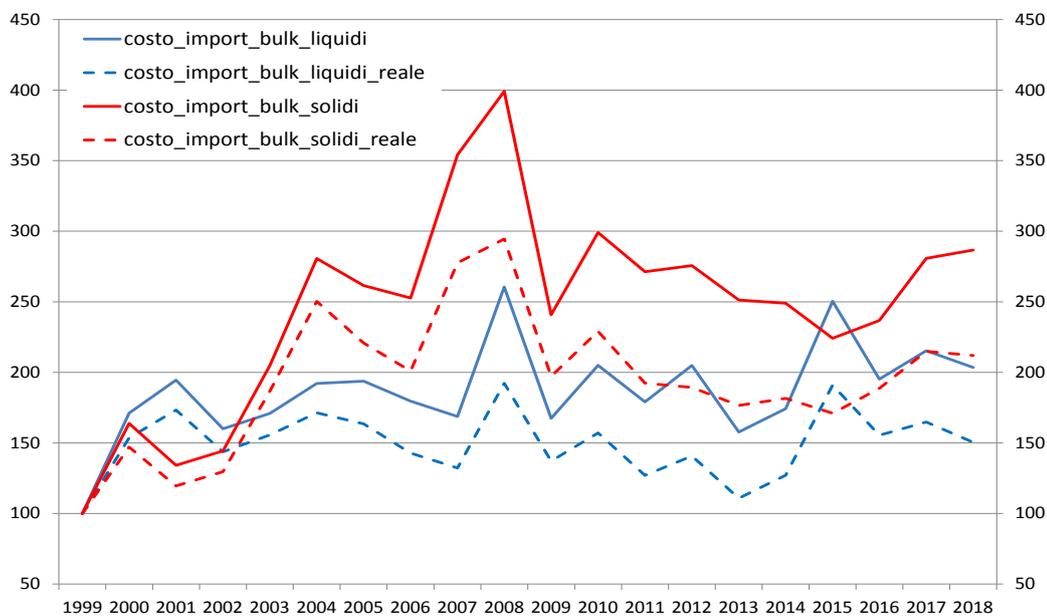
I costi medi navali *bulk* liquidi – in larga parte petrolio e derivati – hanno registrato lo scorso anno una riduzione anche in termini nominali, denotando un andamento altalenante dopo la ripresa del biennio 2014-15; una domanda di trasporto stagnante ha reso più difficile il raggiungimento di un punto di equilibrio tra domanda e offerta di carico.

Nel 2018 il settore della nave *bulk* ha registrato al suo interno andamenti divergenti

Nel 2018 i noli denominati in dollari (al netto dei servizi ausiliari) per il trasporto di materie prime solide sono cresciuti sensibilmente per carbone e minerali, moderatamente per le granaglie; in euro e inclusi i servizi ausiliari si è registrato un contenuto aumento dei costi per la prima tipologia e una riduzione altrettanto contenuta per la seconda (Tav. 5).

Nel settore delle materie prime liquide, la riduzione dei volumi importati (Tav. A.1) si è riflessa in una diminuzione dei noli nel comparto più significativo, il petrolio greggio, mentre per i prodotti chimici, una tipologia di trasporto di nicchia, si è registrato un incremento delle tariffe.

Costi medi navali: *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 sono ai minimi dal 1999

I costi medi navali *general cargo*, comprensivi dei servizi ausiliari e in euro/tonnellata, riferiti al trasporto di impianti, macchinari e mezzi di trasporto, stanno diminuendo da molti anni, soprattutto per i beni importati. Per entrambe le direzioni dei flussi i costi si collocano ai minimi del ventennio in esame, anche in termini reali (Fig. 8). Negli ultimi anni ha pesato una ricomposizione geografica dei flussi a favore dei paesi più prossimi all'Italia, con una spinta verso il basso delle tariffe medie.

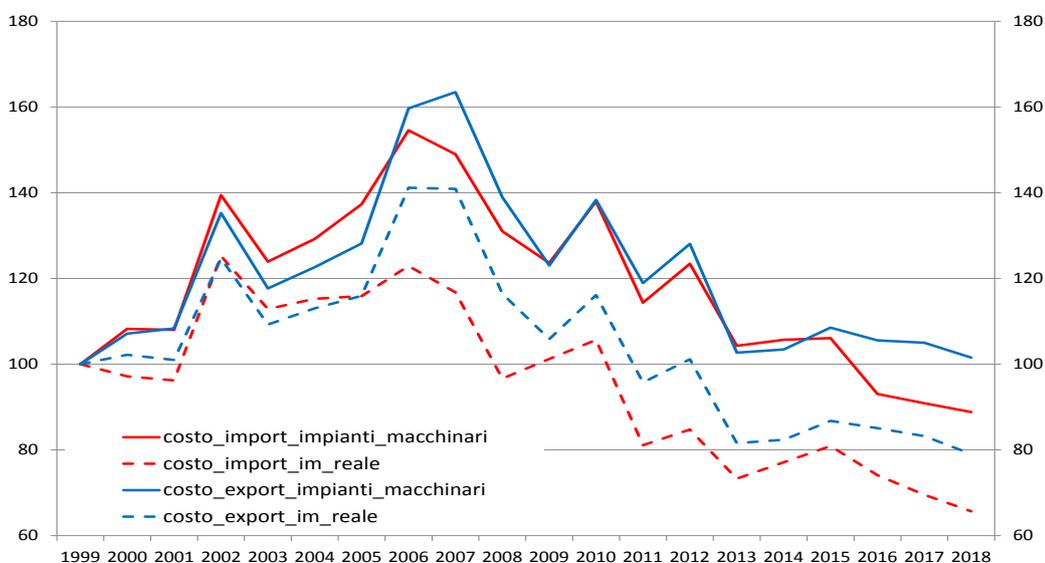
Nel 2018, in parte a causa dell'apprezzamento dell'euro sul dollaro, i costi denominati in euro/tonnellata sono diminuiti non solo nella categoria più rilevante, "impianti, macchinari e mezzi di trasporto", ma anche per i "prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali"; nel trasporto di "tubi e materiali metallici" i noli all'esportazione sono aumentati mentre quelli relativi ai beni importati sono rimasti stabili (Tav. 6).

I costi navali Ro-Ro sono in media aumentati

Per quanto riguarda la nave Ro-Ro (trasporto di veicoli stradali, in larga parte nell'area mediterranea e con tariffe generalmente denominate in euro), nel 2018 i costi sono aumentati in media di circa il 12 per cento (Tav. 7). Come negli anni precedenti, la dinamica è stata eterogenea nelle aree geografiche; tra le tratte più importanti, variazioni positive sono state registrate nei confronti della Turchia, della Spagna e della Francia, negative nelle rotte verso il Nord Europa e il Nord Africa.

Figura 8

Costi medi navali: 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 i dati sui costi del trasporto di gas metano via condotte (esclusivamente importazioni) dal 2016. 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 Italia⁶ e tendono a rimanere fissi a prescindere dalle quantità effettivamente importate (contratti di tipo *take or pay*); la variabilità dei costi unitari (in euro a tonnellata) dipende pertanto anche dai volumi trasportati rispetto a quelli contrattati.

Nel 2018 i costi del trasporto di gas metano sono in media cresciuti

Nel 2018 i costi sono in media aumentati del 3,8 per cento rispetto all'anno precedente, risentendo dell'incremento di quelli relativi alle importazioni da tutti i paesi fornitori tranne quello principale, la Russia, nei confronti del quale si registra una diminuzione della spesa di trasporto, in concomitanza con un lieve calo delle quantità importate da questo paese (Tav. 8).

Le quote di mercato dei vettori

Dal 2002 un'apposita sezione dell'indagine è finalizzata alla stima della ripartizione del trasporto internazionale 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; queste ultime costituiscono una fonte informativa originale anche in ambito internazionale. Infatti, le informazioni statistiche disponibili per il settore marittimo fanno spesso riferimento al soggetto proprietario del mezzo (*ship owner*) e non all'effettiva società operatrice e fornitrice del servizio (*ship operator*), sulla base della quale va invece determinata la residenza ai fini della compilazione della bilancia dei pagamenti e a cui è

⁶ In particolare, per il gas russo il punto di fornitura è collocato al confine tra Austria e Repubblica Slovacca, per quello algerino al confine tra Algeria e Tunisia, per quello proveniente dalla Norvegia e dall'Olanda al confine tra Germania e Olanda e per il gas dalla Libia sulla costa libica.

quindi rivolta l'indagine campionaria (cfr. [Metodi e fonti: note metodologiche](#)).

Le quote di mercato dei vettori italiani sono complessivamente aumentate

Per il secondo anno consecutivo la quota media dei vettori italiani nel settore marittimo è cresciuta, anche se marginalmente, toccando nel 2018 l'11,4 per cento, circa due punti sopra il minimo storico del 2016 (Tav. 9). L'incremento ha riguardato quasi tutti i settori, in particolare il trasporto Ro-Ro e quello *general cargo*; anche nel comparto navale container la quota è aumentata, pur rimanendo su livelli molto bassi. Nel trasporto stradale il peso dei vettori italiani è lievemente cresciuto, al 20,5 per cento, interrompendo una discesa decennale; anche nel comparto aereo la quota ha subito un modesto incremento, arrivando al 18,0 per cento. Per quanto riguarda i vettori navali esteri, nel 2018 le principali società armatoriali nel trasporto container sono state di nazionalità svizzera (Tav. 10); nei settori *bulk* gli armatori greci continuano a occupare stabilmente il primo posto (con una quota molto elevata nel liquido), mentre quelli italiani il secondo (*bulk* liquido) o il sesto (*bulk* solido). Nei trasporti *general cargo* prevalgono i vettori turchi, mentre gli italiani occupano la terza posizione, e soltanto nel settore Ro-Ro i nostri armatori detengono la quota maggiore.

La bilancia dei trasporti mercantili

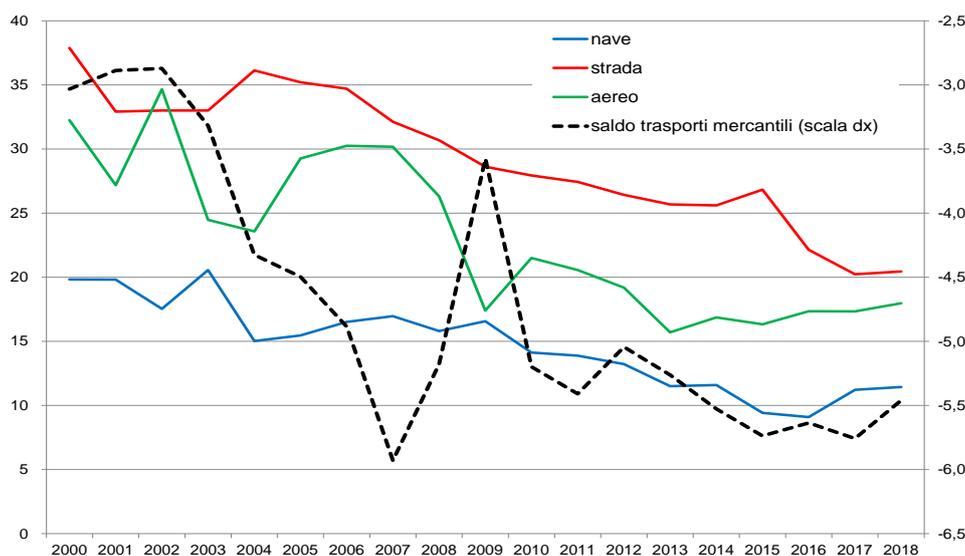
Come accennato nell'introduzione, sulla base delle quote di mercato vengono ripartite le quantità di merci movimentate (Tav. A.1) tra vettori stranieri e vettori italiani. I costi del trasporto, moltiplicati per tali quantità, forniscono la stima dei servizi di trasporto mercantili acquistati dall'estero o venduti all'estero; a tale stima concorrono anche altre voci, come i trasporti "estero su estero" effettuati dagli armatori italiani nel settore navale.

Nel 2018 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 2018, rappresentando in media circa il 63 per cento del disavanzo complessivo dei servizi di trasporto (Tav. 11). Nel 2018 il deficit è stato di 5,5 miliardi, in lieve diminuzione rispetto al 2017; il calo è da attribuire alla riduzione del deficit nei trasporti navali, a sua volta derivante dal calo complessivo dei costi e dal lieve aumento della quota di mercato degli armatori italiani. La Fig. 9 evidenzia la relazione tra l'andamento delle quote di mercato dei vettori italiani con quello del saldo dei servizi di trasporto mercantile; significativi peggioramenti (ad esempio, nel 2007) o miglioramenti del deficit (nel 2009) sono largamente determinati 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 tutti i grafici e tutte le tavole di questa sezione è l'Indagine sui trasporti internazionali di merci dell'Italia condotta dalla Banca d'Italia.

Tavola 1

Costi medi del trasporto stradale: carico completo e carico parziale (anno 2018)

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 2017	Import (euro/ton)	Var.% sul 2017	Carico completo (euro/veicolo)	Var. % sul 2017	Carico parziale (euro/ton)	Var. % sul 2017
Austria – Svizzera	106,1	-7,6	106,6	-7,1	987	-13,3	188,0	-5,0
Benelux	123,8	2,0	123,9	2,1	1.629	4,2	193,0	2,1
Est Europa (1)	107,0	-1,7	99,0	-1,1	1.148	-3,2	174,4	0,6
Francia	101,3	-2,6	102,3	-2,0	1.360	4,6	155,9	-5,8
Germania	114,8	7,5	113,8	6,7	1.493	10,9	177,0	4,7
Grecia – Turchia	132,2	-8,9	128,5	-11,2	2.133	-5,0	177,7	-14,3
Paesi balcanici	124,5	20,1	125,0	20,0	1.320	5,9	205,0	21,3
Paesi baltici	129,8	-18,6	135,5	-15,5	2.558	3,4	168,5	-28,5
Paesi ex URSS	223,0	18,8	171,0	-0,5	3.550	1,1	273,4	20,0
Regno Unito - Irlanda	184,8	-5,8	157,6	-10,1	2.679	6,0	247,3	-16,1
Scandinavia	153,3	-12,5	162,4	-7,3	2.597	-8,6	223,8	-8,3
Spagna – Portogallo	120,6	-6,0	112,1	-4,3	1.676	-1,7	173,5	-7,2
Media ponderata (2)	119,5	-0,2	114,6	0,1	1.521	1,8	183,6	-1,3

(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 2018)

Area geografica	Costi medi - tutti i carichi				Costi container			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2017	Import (euro/ton)	Var. % sul 2017	Export (euro/ton)	Var. % sul 2017	Import (euro/ton)	Var. % sul 2017
Austria – Svizzera	39,2	3,8	38,5	4,8	44,6	3,3	44,3	1,8
Benelux	54,8	12,2	51,0	7,0	60,2	13,9	57,0	3,1
Est Europa (1)	53,9	-2,9	52,3	-2,9	57,0	-4,9	53,4	-15,1
Francia	48,1	8,6	43,7	6,3	54,1	8,5	53,0	4,6
Germania	46,9	6,5	45,8	7,9	52,8	3,4	54,6	9,9
Grecia – Turchia	70,3	2,0	70,3	12,3	74,4	-2,2	81,6	15,6
Paesi balcanici	62,4	6,1	54,4	-13,9	65,9	2,8	58,4	-17,3
Paesi baltici	84,5	-10,5	83,6	-3,6	90,9	-10,8	100,3	6,9
Paesi ex URSS	98,6	-0,1	88,5	-9,8	106,1	6,3	100,4	-4,2
Regno Unito-Irlanda	61,5	10,8	59,2	11,7	66,6	9,2	67,7	12,6
Scandinavia	71,1	16,0	65,9	11,1	75,8	14,8	74,4	10,8
Spagna – Portogallo	56,3	14,5	53,7	6,6	65,8	22,5	58,1	-2,4
Media ponderata (2)	52,1	6,5	48,0	2,7	58,2	6,2	54,6	-0,2

(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 2018)

Area geografica	Export		Import	
	Euro/ton	Var. % sul 2017	Euro/ton	Var. % sul 2017
Europa	2.140	20,2	2.140	20,2
Russia	3.095	54,7	3.095	54,7
Mediterraneo e Medio Oriente	1.643	-13,5	1.643	-13,5
Resto dell'Africa	2.437	30,6	2.437	30,6
India	1.461	-10,4	2.183	-24,9
Indonesia - Singapore	1.790	9,1	2.457	0,7
Cina	1.512	15,0	2.557	0,7
Giappone - Corea	2.091	15,8	2.625	21,0
Oceania	3.442	16,5	3.442	16,5
Stati Uniti e Canada	2.183	30,3	1.540	-9,1
America Centromeridionale	2.989	22,2	2.989	22,2
Media ponderata (1)	2.001	14,9	2.243	3,3

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto navale container
(anno 2018)

Area geografica	Costi medi (euro/ton) (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (\$/TEU) (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export	Var. % sul 2017	Import	Var. % sul 2017	Export	Var. % sul 2017	Import	Var. % sul 2017
Europa	87,9	5,4	88,0	4,0	331	-10,9	331	-10,9
Mediterraneo	87,9	-23,1	88,0	-23,8	331	-12,2	331	-12,2
Resto dell'Africa	137,9	4,7	137,9	3,2	1.111	23,2	1.111	23,2
Medio Oriente	93,3	-20,9	93,3	-21,8	487	-17,4	487	-17,4
India	92,9	-25,1	109,9	-14,8	492	-27,9	738	1,5
Sud Est Asiatico	85,1	-22,6	111,6	-15,0	378	-40,2	763	-14,1
Cina e Giappone	75,2	-20,7	115,7	-1,1	223	-47,0	812	17,5
Oceania	142,6	-12,1	142,6	-13,4	1.105	-16,0	1.105	-16,0
USA e Canada	150,5	-11,4	140,0	-11,3	1.168	8,9	1.016	14,1
Centro America	140,8	2,5	140,8	1,2	1.022	11,6	1.022	11,6
Sud America	98,9	-7,3	98,9	-8,4	510	-1,3	510	-1,3
Media ponderata (1)	107,8	-10,7	109,3	-8,0	629	-1,7	664	4,4

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto navale *bulk*: liquidi e solidi
(anno 2018)

Tipologia mercantile		Costi medi all'importazione			
		Euro/ton (inclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2017	\$/ton (esclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2017
Carichi liquidi	Petrolio e derivati	12,6	-7,8	12,8	-4,0
	Prodotti Chimici	85,3	3,1	92,9	8,2
Carichi solidi	Carbone/Minerali	19,9	3,1	13,0	14,7
	Granaglie	31,9	-3,8	21,9	1,0

Costi medi del trasporto navale general cargo
(anno 2018)

Tipologia mercantile	Export		Import	
	Euro/ton	Var. % sul 2017	Euro/ton	Var. % sul 2017
Impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)	217,2	-3,3	193,9	-2,2
Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali	66,6	-5,9	73,9	-4,1
Tubi e materiali metallici (2)	70,9	1,8	70,5	-0,6

(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 2018)

Area geografica	Media di esportazioni e importazioni (inclusi i servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Variazione % sul 2017
Balcani	22,4	0,8
Francia	17,4	7,3
Grecia	46,5	22,5
Nord Europa	213,7	-9,0
Nord Africa (esclusa la Tunisia)	122,6	-9,5
Resto dell'Africa	158,6	0,0
Spagna	55,1	4,2
Tunisia-Malta	55,9	-1,4
Turchia	89,8	6,0
Altri paesi	221,5	39,6
Media ponderata (1)	137,2	12,4

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Costi medi del trasporto via condotte (gas metano)
(anno 2018)

Punto di entrata	Paesi di origine del gas metano	Euro/ton	Variazione % sul 2017
Mazara del Vallo	ALGERIA	33,8	10,4
Gela	LIBIA	33,0	3,9
Passo Gries	OLANDA	32,7	11,7
Passo Gries	NORVEGIA	81,2	11,7
Tarvisio	RUSSIA	10,2	-11,0
Media ponderata (1)		22,0	3,8

(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

(1) I pesi sono basati sui volumi movimentati.

Quote di mercato per nazionalità dei vettori navali nel 2018
(percentuali, importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia via nave)

Trasporto Container	Trasporto rinfuse solide	Trasporto rinfuse liquide	Trasporto General Cargo	Trasporto Ro-Ro
Svizzera	33,3	Grecia 21,5	Grecia 34,6	Turchia 24,9
Giappone	14,5	Turchia 12,9	Italia 15,7	Germania 13,7
Cina	8,8	Germania 9,2	Danimarca 7,2	Italia 10,5
Danimarca	8,3	Cina 6,6	Regno Unito 5,4	Svizzera 8,6
Francia	8,3	Danimarca 5,0	Turchia 4,0	Olanda 8,1
Taiwan	8,1	Italia 4,7	Olanda 3,8	Grecia 5,2
Germania	6,4	Giappone 4,6	Stati Uniti 3,7	Libano 4,8
Italia	3,4	Polonia 4,4	Norvegia 2,7	Norvegia 4,6
Singapore	2,2	Stati Uniti 4,1	Svizzera 2,3	Albania 2,7
Regno Unito	1,4	Bermuda 3,5	Monaco 2,2	Russia 2,2
Hong Kong	1,2	Belgio 3,3	Libia 1,9	Ucraina 1,4
Turchia	1,1	Hong Kong 2,2	Singapore 1,6	Romania 1,2
Libano	0,8	Monaco 1,8	Germania 1,4	Bulgaria 1,1
Israele	0,5	Bulgaria 1,7	Russia 1,3	Egitto 0,9
Stati Uniti	0,5	Libano 1,7	Romania 1,3	Lettonia 0,9
Grecia	0,4	Canada 1,5	Bermuda 1,1	Cipro 0,8
Cuba	0,3	Singapore 1,4	Canada 1,1	Lituania 0,8
Totale parziale	99,5	Totale parziale 89,9	Totale parziale 91,2	Totale parziale 92,3
Altri paesi	0,5	Altri paesi 10,1	Altri paesi 8,8	Altri paesi 7,7
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	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Crediti	Nave	3.585	4.641	3.948	4.006	3.887	3.601	4.055	3.912	4.510	4.511
	<i>di cui: estero su estero</i>	2.395	3.217	2.587	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705	2.802
	Aereo	191	701	296	281	289	299	286	287	352	377
	Strada	2.260	2.779	2.733	2.502	2.761	2.889	3.034	3.051	2.974	3.010
	Ferrovia	32	32	29	29	26	28	30	30	30	30
	Condotte	5	5	6	6	6	10	11	12	12	12
	Totale	6.073	8.158	7.011	6.823	6.969	6.828	7.417	7.293	7.878	7.941
Debiti	Nave	4.452	6.685	5.836	5.626	5.312	5.276	5.956	5.173	5.568	5.179
	Aereo	542	1.103	645	646	808	864	817	753	906	968
	Strada	3.782	4.776	5.062	4.775	5.131	5.262	5.423	6.061	6.215	6.303
	Ferrovia	295	370	334	289	342	378	372	380	404	403
	Condotte	577	422	542	533	639	574	587	563	543	549
	Totale	9.648	13.357	12.420	11.868	12.231	12.354	13.154	12.929	13.637	13.402
Saldi	Nave	-867	-2.045	-1.889	-1.620	-1.425	-1.676	-1.901	-1.261	-1.058	-668
	Aereo	-351	-403	-350	-365	-519	-565	-531	-466	-554	-590
	Strada	-1.522	-1.997	-2.329	-2.273	-2.371	-2.373	-2.388	-3.010	-3.241	-3.293
	Ferrovia	-263	-338	-305	-260	-316	-350	-342	-349	-374	-373
	Condotte	-572	-416	-537	-527	-633	-563	-576	-550	-531	-537
	Totale (A)	-3.575	-5.199	-5.409	-5.044	-5.263	-5.526	-5.737	-5.636	-5.758	-5.461
<i>Memo:</i>											
Saldo complessivo dei servizi di trasporto¹ (B)		-6.923	-8.517	-8.677	-8.223	-7.934	-8.286	-8.363	-7.991	-9.228	-8.903
<i>A in percentuale di B</i>		51,6	61,0	62,3	61,3	66,3	66,7	68,6	70,5	62,4	61,3
Saldo di conto corrente		-29.716	-54.742	-49.061	-5.456	15.847	30.960	22.200	42.920	44.864	44.042

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

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
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	

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 2018.

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
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	

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 2018.

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
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	

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 2018.

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