

Indagine sui trasporti internazionali di merci

25 giugno 2018

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

I principali risultati

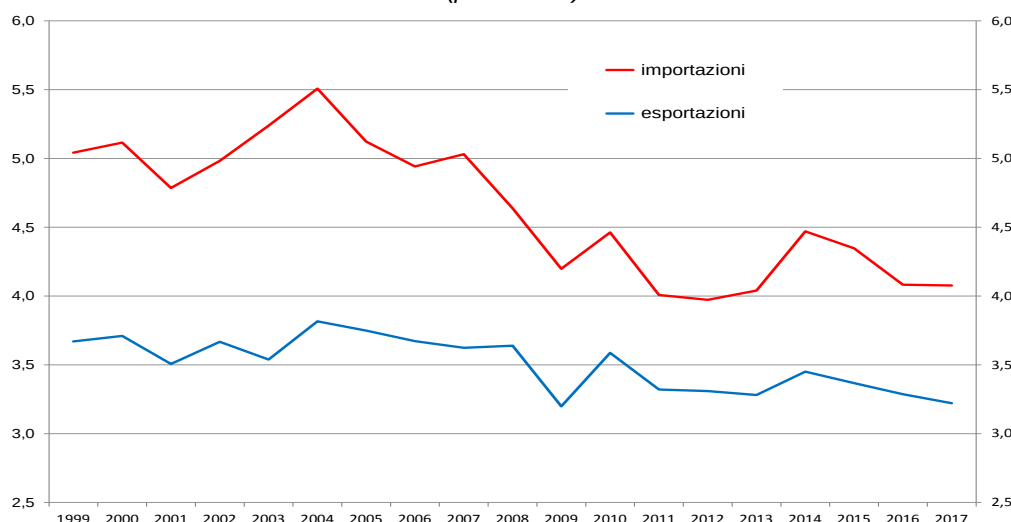
La bilancia dei pagamenti dell'Italia ha registrato nel 2017 un deficit dei trasporti mercantili di quasi 6 miliardi di euro, in aumento rispetto all'anno precedente. Il disavanzo sistematico del Paese rimane legato alle basse quote di mercato dei vettori italiani nel trasporto internazionale di beni.

Prosegue la tendenza decrescente dell'incidenza *ad valorem* dei costi di trasporto, che nel 2017 sono stati pari, rispettivamente, al 3,2 e al 4,1 per cento del valore delle merci esportate e importate (escludendo quelle movimentate tramite condotte, principalmente importazioni di gas metano; Fig. 1).

I costi dei trasporti terrestri (strada e ferrovia) nel 2017 sono in media diminuiti rispetto all'anno precedente, anche se con un'elevata eterogeneità a seconda del paese di origine o di provenienza delle merci. Nel settore marittimo si è registrata invece una significativa ripresa dei noli, determinata da un aumento dei costi operativi (prezzo del carburante) e da una maggiore domanda di trasporto che ha temperato una situazione di mercato precedentemente caratterizzata da un eccesso di offerta di stiva; l'incremento ha riguardato in particolare il settore container, dopo il forte calo nel 2016, e il comparto bulk (liquidi e solidi), mentre nel general cargo le tariffe hanno segnato una maggiore stabilità. Anche nel trasporto aereo si è avuto un incremento dei costi all'esportazione di merci.

Figura 1

Incidenza dei costi del trasporto sul valore delle importazioni e delle esportazioni dell'Italia (1)
(percentuali)



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

Note: sono escluse le merci trasportate per condotte. (1) Dati provvisori per il 2017; i costi includono i servizi ausiliari e logistici al trasporto internazionale ed eventuali tratte stradali di appoggio ad altre modalità di trasporto (nave container, ferrovia *bulk* e container).

Indice

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

1. Introduzione

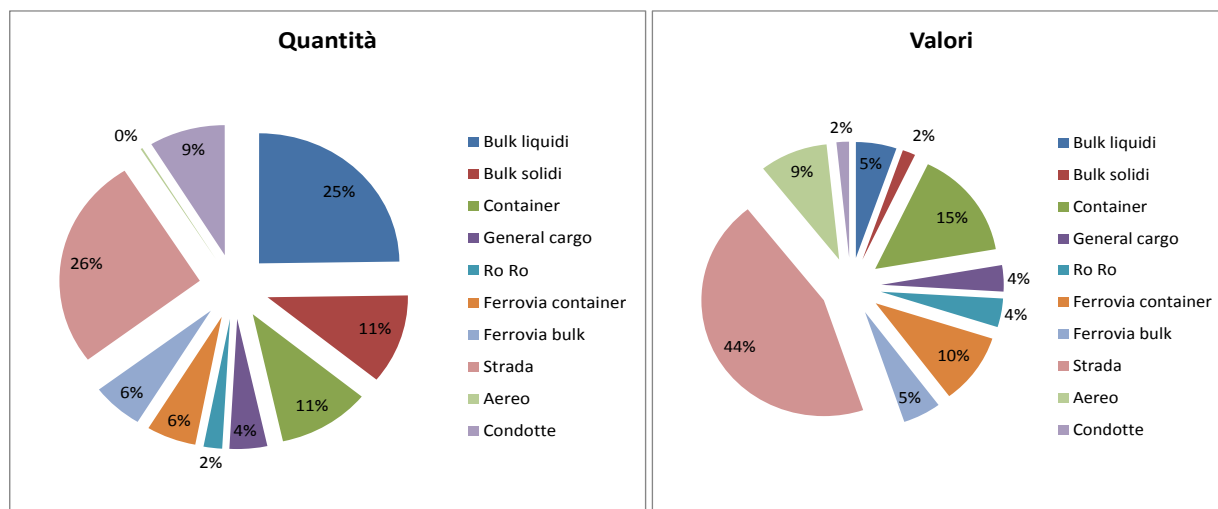
La Banca d'Italia conduce dal 1999 un'indagine campionaria presso gli operatori del trasporto internazionale di merci per raccogliere le informazioni necessarie alla compilazione della bilancia dei pagamenti. Nel 2017 l'indagine ha riguardato 162 imprese di trasporto operanti in Italia.

Lo scopo principale della rilevazione è la stima dei costi unitari (noli) 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 noli, moltiplicati per tali quantità, consentono la stima dei servizi di trasporto acquistati dall'estero e venduti all'estero; a tale stima si aggiungono anche altre voci, come i trasporti "estero su estero" effettuati dai vettori italiani¹. I risultati dell'indagine sono utilizzati anche per estendere la ripartizione dei dati sui flussi di commercio estero dal punto di vista delle tipologie di carico e per correggerne la distribuzione modale, che presenta una sovrastima del trasporto stradale a svantaggio delle altre modalità, in particolare quella ferroviaria².

L'incidenza dei singoli modi di trasporto sulle quantità e sul valore dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2017 sono riportati nella Figura 2. La nave nel complesso è la modalità principale se si considerano i volumi importati ed esportati (53 per cento, contro il 26 della strada e il 12 complessivo della ferrovia), ma dal punto di vista dei valori la sua incidenza scende al 30 per cento, contro il 45 della strada e il 15 della ferrovia. L'aereo ha un'incidenza significativa solo sul valore dell'interscambio (9 per cento) mentre per le condotte risulta vero il contrario.

Figura 2

Composizione per modo di trasporto dell'interscambio commerciale dell'Italia nel 2017 (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 2017, nel corso della quale sono state rilevate quasi 5.200 "spedizioni tipo"³. 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

¹ Per un approfondimento sui trasporti estero su estero si veda la nota pubblicata sul sito internet della Banca d'Italia: <http://www.bancaditalia.it/statistiche/tematiche/rapporti-estero/trasporti-internazionali/armatori.pdf>.

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

³ La rilevazione dei noli avviene su base trimestrale per nave container e *bulk*, semestrale per l'aereo e annuale per strada, ferrovia e le rimanenti modalità marittime; per brevità, sono riportate soltanto le medie annuali.

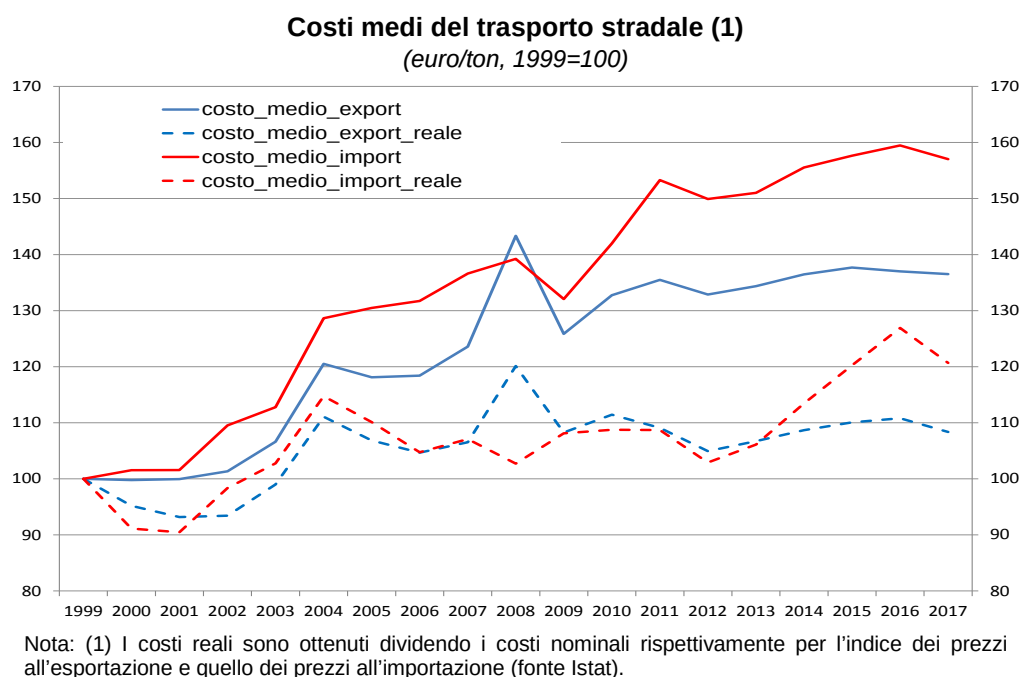
utilizzato nel trasporto navale – o al netto dei servizi ausiliari. I costi medi per modalità sono calcolati come media delle tariffe per area di provenienza/destinazione, ponderate con i volumi movimentati; la loro evoluzione nel tempo riflette pertanto anche la composizione geografica delle quantità trasportate. Inoltre, 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.

2. I costi del trasporto internazionale di merci

2.1 L'andamento dei costi del trasporto stradale

L'andamento di medio periodo dei costi medi stradali in euro per tonnellata mostra una tendenza crescente in termini nominali, in particolare per quelli all'importazione (nonostante il lieve calo dello scorso anno; Fig. 3). In termini reali, ovvero valutati in rapporto agli indici dei prezzi dei beni esportati (PPIX) e importati (PPIM)⁴, il livello dei costi all'esportazione è tuttavia ancora al di sotto del picco raggiunto nel 2008, mentre quelli all'importazione si sono collocati nel 2016 sui valori più elevati dall'inizio della serie storica.

Figura 3



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

Nel 2017, in un contesto di moderata crescita dei volumi complessivamente movimentati (Tav. A.1 in Appendice), si è registrata una lieve riduzione dei costi medi (Tav. 1), conseguenza di una divaricazione tra l'andamento di quelli relativi ai carichi completi, in calo, e di quelli riguardanti i carichi parziali (*groupage*), in aumento. Nel 2016, invece, erano stati i noli per i carichi completi a sostenere la dinamica dei costi del trasporto stradale di merci.

I trasporti a carico completo hanno registrato costi (al netto dei servizi ausiliari) in diminuzione in molte aree geografiche di destinazione o di origine delle merci, inclusa la Germania, il principale partner commerciale dell'Italia; nel complesso il calo è stato più accentuato dal lato delle importazioni (-1,5 per cento in media, contro -0,4 per le esportazioni), mitigato però da un

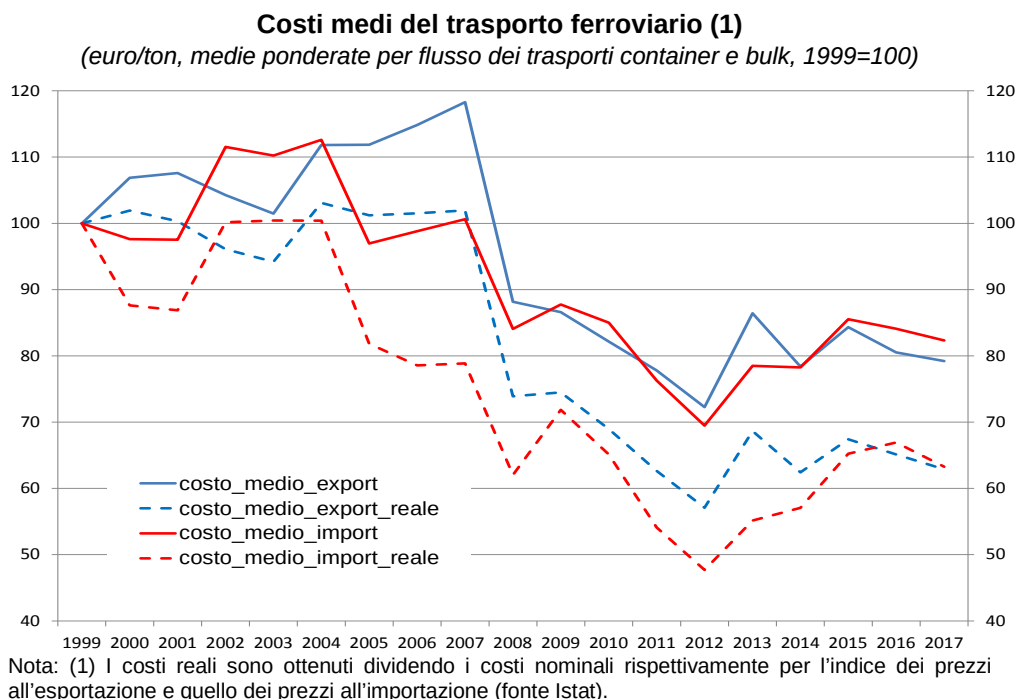
⁴ Rispetto alla precedente edizione, stante la disponibilità di serie storiche a partire dal 1999, si utilizzano per tutte le modalità di trasporto gli indici dei prezzi all'esportazione e all'importazione anziché quelli alla produzione (PPI).

andamento mediamente crescente delle tariffe *groupage*. Una forte riduzione ha interessato i paesi dell'ex-Unione Sovietica, quelli dell'Europa orientale e il Benelux; la Scandinavia, i paesi alpini e quelli balcanici, includendo Grecia e Turchia, hanno invece registrato costi medi in aumento.

2.4 L'andamento dei costi del trasporto ferroviario

I costi medi ferroviari restano ancora lontani dai livelli osservati all'inizio dello scorso decennio, risentendo del forte calo registrato tra il 2008 e il 2012 (Fig. 4), a cui ha fatto seguito una breve ripresa interrottasi nell'ultimo biennio. 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 modale con la strada sia da carenze infrastrutturali sul versante dell'interoperabilità tra la ferrovia e le altre modalità.

Figura 4



Nel 2017 i costi medi ferroviari sono diminuiti

I costi medi del trasporto ferroviario container sono diminuiti rispetto al 2016 (-2,4 per cento per le importazioni, nonostante l'aumento dei volumi, e -2,9 per le esportazioni; Tav. 2 e Tav. A.1). La riduzione ha riguardato la maggior parte delle aree geografiche, inclusi i principali partner commerciali (Germania e Francia); è stata particolarmente accentuata per gli scambi con i paesi ex-URSS e baltici. Per il complesso dei trasporti ferroviari il calo è stato lievemente meno pronunciato.

2.3 L'andamento dei costi del trasporto aereo

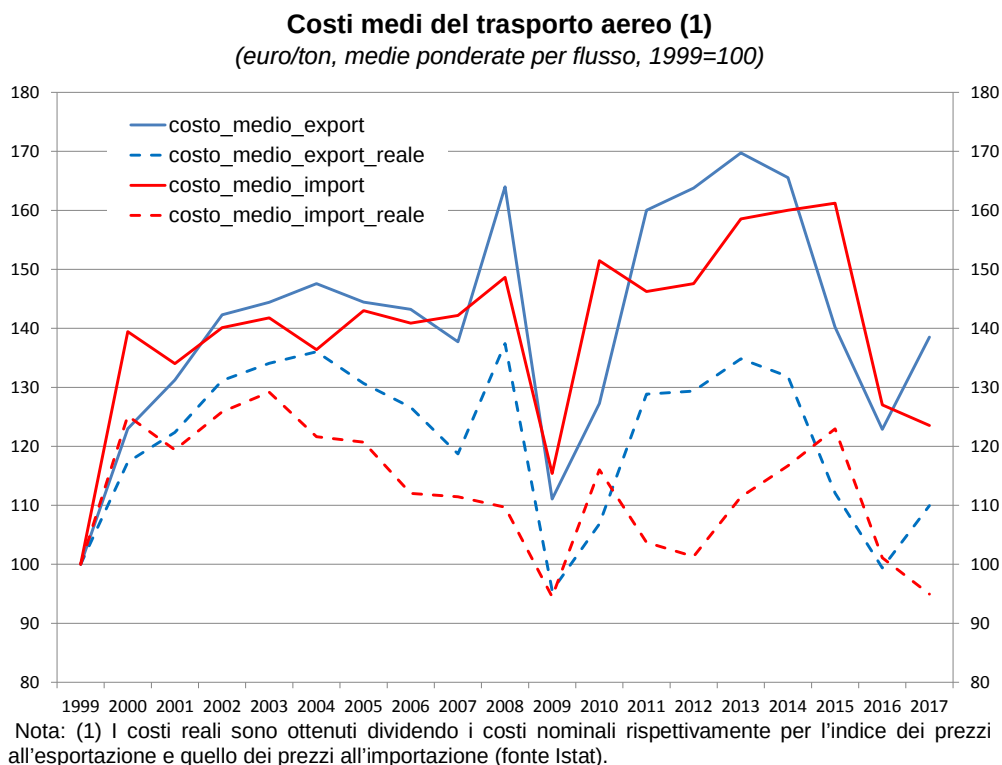
Dopo il brusco calo tra il 2008 e il 2009, i costi del trasporto aereo hanno rapidamente recuperato i valori pre-crisi per ridiscendere negli ultimi anni (Fig. 5). In termini reali, nel 2017 si sono collocati in prossimità dei livelli minimi del 2009, in particolare dal lato delle importazioni.

I costi aerei sono aumentati all'esportazione, diminuiti all'importazione

Nel 2017 i costi aerei (comprensivi dei servizi ausiliari) sono significativamente aumentati rispetto all'anno precedente per le esportazioni, rispecchiando un incremento dei volumi movimentati; sono invece diminuiti, in misura contenuta, per le importazioni (Tav. 3). L'incremento delle tariffe sulle merci esportate è stato piuttosto

generalizzato dal punto di vista geografico, più pronunciato verso i paesi asiatici; il calo sulle merci importate ha interessato soprattutto le tratte europee.

Figura 5



2.4 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.

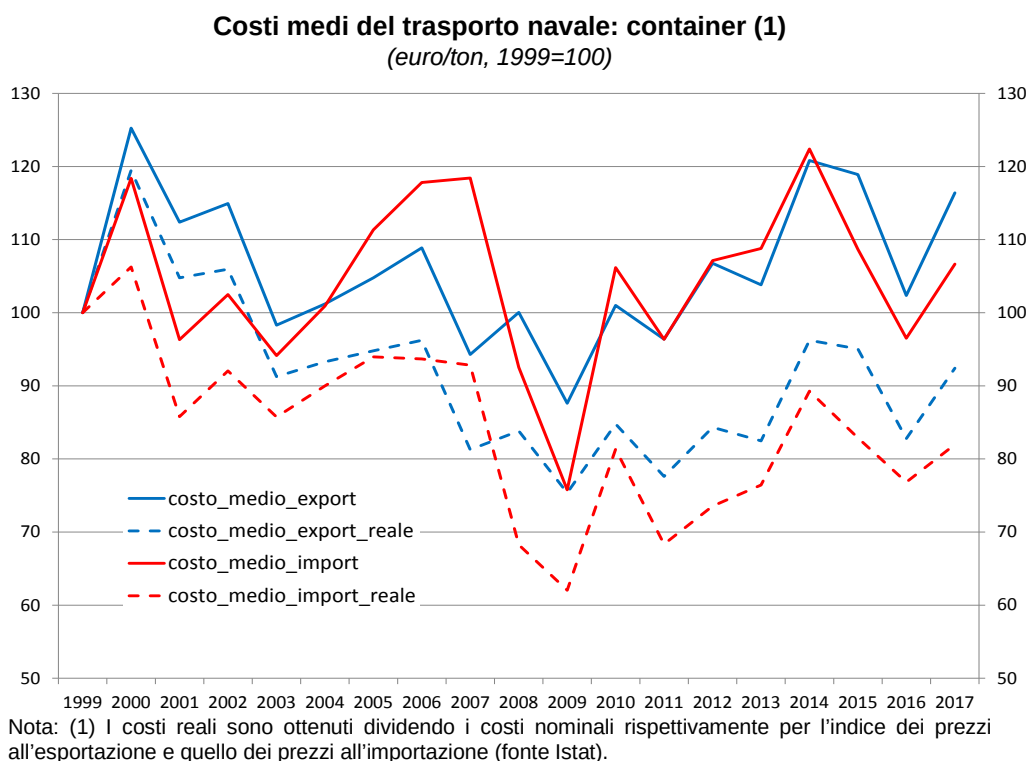
2.4.1 I costi navali container

Dopo la fase di ripresa registrata dal 2011, i costi navali container, comprensivi dei servizi ausiliari, sono calati sensibilmente nel biennio 2015-16 (Fig. 6); l'incremento dello scorso anno li ha riportati in termini reali sui livelli immediatamente precedenti la crisi del 2008-09, soprattutto per le esportazioni.

I costi navali container sono fortemente aumentati

Nel 2017, in presenza di volumi movimentati in crescita (Tav. A.1), i costi in euro a tonnellata sono aumentati di oltre il 10 per cento (Tav. 4), recuperando il calo dell'anno precedente. Le tariffe rilevate nell'indagine – in dollari per container (TEU, *twenty-foot equivalent unit*) e al netto dei servizi ausiliari – hanno registrato incrementi molto più pronunciati, in media di oltre il 40 per cento; insieme all'aumento dei prezzi del carburante, la ripresa della domanda di trasporto ha contribuito all'aumento dei noli. Ciò ha risollevato le sorti del settore, sotto forte pressione nel biennio precedente dal punto di vista della profittabilità con crisi aziendali che hanno riguardato vettori esteri.

Figura 6



2.4.2 I costi navali bulk (liquidi e solidi)

L'andamento dei costi medi navali *bulk* (inclusi i servizi ausiliari) all'importazione – si tratta perlopiù di materie prime – mostra per i carichi solidi una ripresa negli ultimi tre anni (Fig. 7); grazie anche a una politica di dismissione accelerata del naviglio, il mercato potrebbe aver raggiunto una situazione maggiormente equilibrata tra domanda e offerta di carico. In termini reali, il livello è tornato sopra la media storica dal 1999.

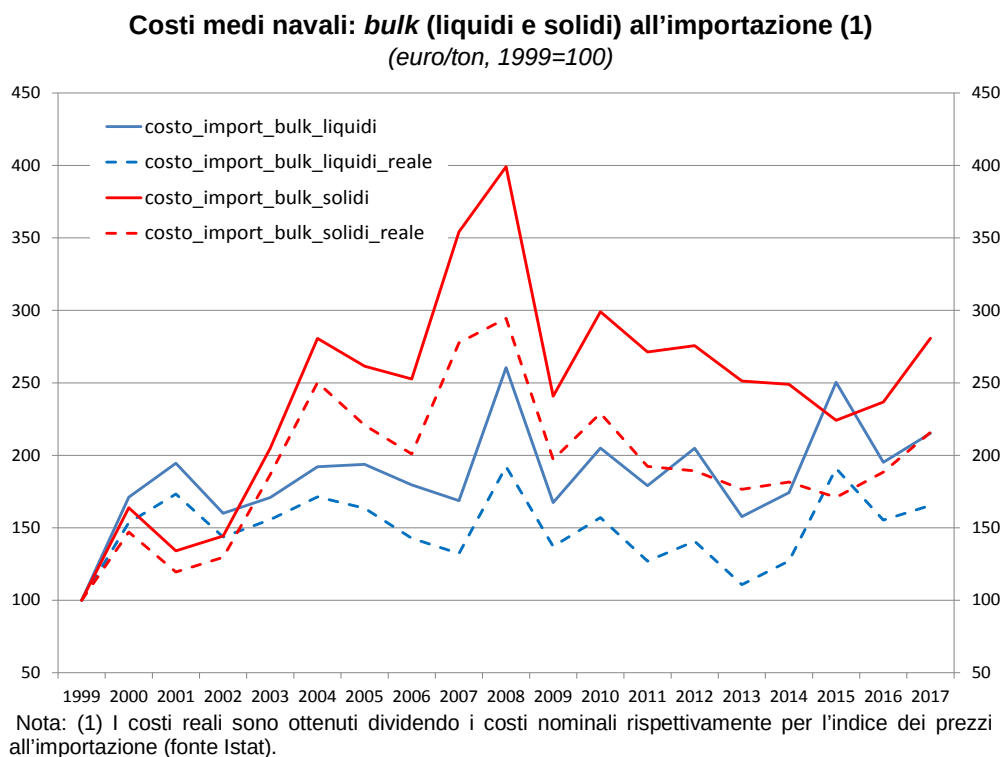
I costi medi *bulk* liquidi (in larga parte, petrolio e derivati) hanno registrato andamenti simili anche se meno accentuati; dopo il calo nel 2016, lo scorso anno sembra ripresa la tendenza al rialzo, indicando anche in questo caso un mercato verosimilmente meno squilibrato tra domanda e offerta di carico.

Nel 2017 i noli *bulk* sono aumentati per tutte le tipologie mercantili

Nel 2017, pur in presenza di una riduzione dei volumi di scambi di materie prime solide (Tav. A.1), i noli denominati in dollari (esclusi i servizi ausiliari) sono notevolmente cresciuti, di circa il 30 per cento (intorno al 15 per cento in euro, inclusi i servizi ausiliari; Tav. 5). L'incremento è legato a quello dei costi operativi (prezzo del carburante), che ha peraltro indotto gli armatori a ridurre la velocità di servizio delle navi; tale scelta ha determinato una diminuzione dell'offerta di stiva disponibile, a cui ha ulteriormente contribuito una politica di demolizione del naviglio più obsoleto.

Anche nel settore delle materie prime liquide, in questo caso caratterizzato da volumi movimentati in crescita, si è registrato un significativo aumento dei noli, in particolare nel comparto dei prodotti chimici. Oltre alla ripresa della domanda di trasporto, ha inciso la contenuta crescita della flotta mondiale dovuta a una minore immissione rispetto al passato di nuove navi sul mercato.

Figura 7



2.4.3 I costi navali *general cargo* e *Ro-Ro*

I costi navali *general cargo* per il trasporto di macchinari e impianti rimangono su livelli storicamente bassi

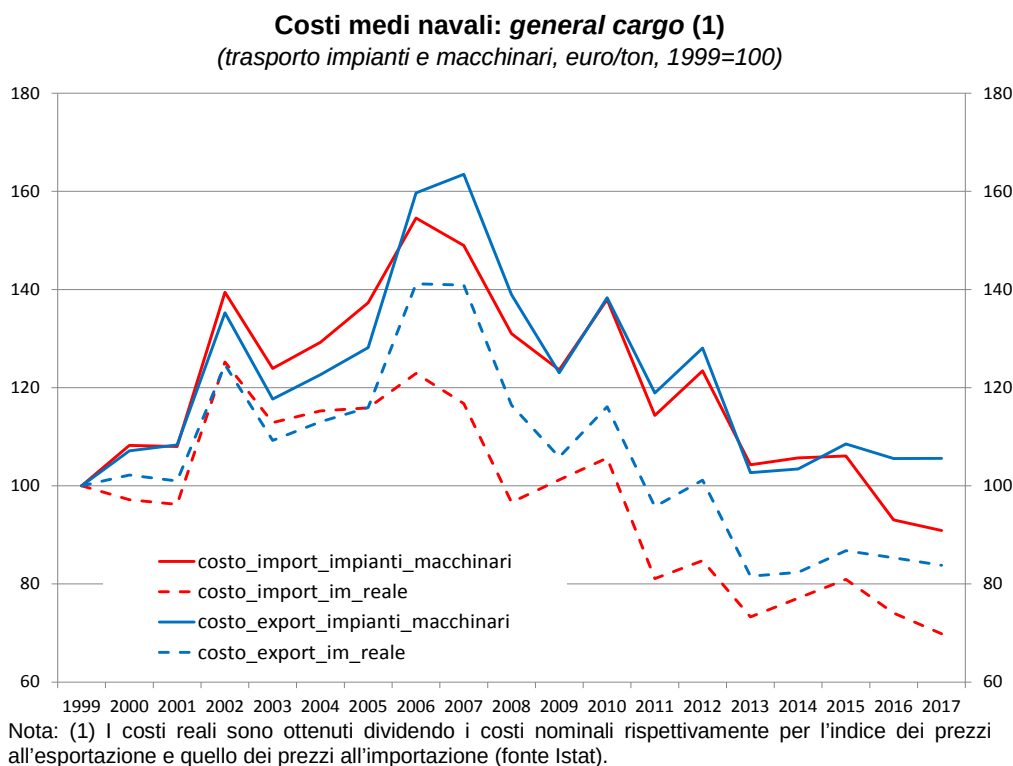
I costi medi navali *general cargo*, comprensivi dei servizi ausiliari e in euro/tonnellata, riferiti al trasporto di impianti, macchinari e mezzi di trasporto, mostrano un andamento sostanzialmente stabile negli ultimi anni per i flussi di esportazione e decrescente per quelli all'importazione. In entrambi i casi i costi si collocano su livelli storicamente bassi, soprattutto se considerati in termini reali (Fig. 8).

Nel 2017 i costi denominati in euro/tonnellata sono aumentati (Tav. 6), in particolare nelle due tipologie dei “prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali” e dei “tubi e materiali metallici”, mentre nella categoria più rilevante, quella relativa a “impianti, macchinari e mezzi di trasporto”, le tariffe hanno registrato un andamento stabile (all'esportazione) o in calo (all'importazione) rispetto all'anno precedente.

I costi navali *Ro-Ro* sono in media aumentati del 2 per cento

Per quanto riguarda la nave *Ro-Ro* (trasporto di veicoli stradali, in larga parte nell'area mediterranea), nel 2017 i costi sono in media aumentati di circa il 2 per cento, a fronte di una moderata crescita dei volumi complessivamente movimentati (Tav. A.1). La dinamica è stata piuttosto eterogenea a livello geografico: in aumento nelle tratte con la Turchia, in calo nelle rotte verso i paesi balcanici e (in misura più contenuta) la Grecia, sostanzialmente stabili nei confronti delle altre zone interessate da questa tipologia di trasporto (Tav. 7).

Figura 8



2.5 I costi del trasporto di gas metano

L'indagine campionaria raccoglie i dati sui costi del trasporto di gas metano via condotte (in prevalenza 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 Italia⁵ 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 anche dai volumi trasportati rispetto a quelli contrattati.

Nel 2017 i costi del trasporto di gas metano sono diminuiti

Nel 2017 i costi complessivi sono in media diminuiti di quasi il 6 per cento rispetto all'anno precedente, risentendo del forte calo di quelli relativi alle importazioni dalla Russia e, in misura minore, dall'Algeria, i due principali fornitori del nostro paese (Tav. 8).

3. 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/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

⁵ 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.

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

**Le quote di mercato
dei vettori navali
italiani sono in media
aumentate**

Nel 2017 si è interrotta la tendenza decrescente della quota dei vettori italiani nel settore marittimo, che è tornata quasi all'11 per cento in media, dopo essere scesa al minimo storico l'anno precedente (9,1 per cento; Tav. 9). L'incremento ha riguardato in particolare il settore *bulk* liquido e il trasporto Ro-Ro; anche nella nave container la quota è aumentata, ma rimane a livelli molto bassi. Nel trasporto stradale la quota dei vettori italiani si è ulteriormente ridotta, a poco più del 20 per cento, mentre nel comparto aereo è rimasta stabile (17,3 per cento).

Per quanto riguarda i vettori navali esteri, nel 2017 le principali società armatoriali nel trasporto container sono risultate di nazionalità tedesca e 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 terzo posto (*bulk* solido). Nei trasporti *general cargo* prevalgono i vettori turchi (gli italiani occupano il sesto posto) e nel Ro-Ro gli armatori residenti hanno ripreso il primo posto.

4. La bilancia dei trasporti mercantili

Come accennato nell'introduzione, sulla base delle quote di mercato vengono attribuite le quantità di merci (riportate nella Tav. A.1) movimentate dai vettori stranieri e da quelli italiani. I costi del trasporto, moltiplicati per tali quantità, consentono 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 2017 il deficit nella
bilancia dei trasporti
mercantili si è
ampliato, in particolare
nel settore stradale**

La bilancia dei trasporti mercantili presenta, dati i bassi livelli delle quote dei vettori italiani, un deficit strutturale che tra il 2007 e il 2017 ha quasi sempre oscillato tra i 5 e i 6 miliardi di euro (Tav. 11). Lo scorso anno il disavanzo è aumentato rispetto all'anno precedente, sfiorando i 6 miliardi; vi hanno contribuito l'ulteriore peggioramento del saldo dei trasporti stradali, legato al calo della quota dei vettori italiani, e in misura minore quello del trasporto aereo.

La ripresa dei noli marittimi ha incrementato sia i pagamenti effettuati a vettori esteri sia gli incassi realizzati dai vettori italiani, inclusi quelli derivanti dall'attività di trasporto di merci al di fuori dell'interscambio commerciale italiano ("estero su estero"), che hanno registrato un significativo aumento dopo il calo registrato nel 2016.

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 2017)

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 2016	Import (euro/ton)	Var. % sul 2016	Carico completo (euro/veicolo)	Var. % sul 2016	Carico parziale (euro/ton)	Var. % sul 2016
Austria – Svizzera	114,9	-1,0	114,8	-1,0	1.139	4,8	198,0	1,5
Benelux	121,3	-3,7	121,3	-3,7	1.563	-6,0	189,0	0,0
Est Europa (1)	108,9	-6,9	100,1	-6,4	1.186	-5,2	173,3	-4,9
Francia	104,0	0,9	104,4	0,4	1.299	-2,1	165,4	3,8
Germania	106,9	-1,1	106,7	-0,3	1.346	-3,4	169,0	2,1
Grecia – Turchia	145,1	1,5	144,7	3,3	2.246	4,1	207,3	0,8
Paesi balcanici	103,7	2,7	104,2	2,2	1.247	2,8	169,0	1,8
Paesi baltici	159,5	0,3	160,3	0,2	2.473	1,1	235,6	0,0
Paesi ex URSS	187,6	-13,1	171,9	-12,8	3.512	-11,2	227,8	-12,6
Regno Unito - Irlanda	196,2	-0,4	175,3	-1,5	2.522	-2,4	294,7	-0,5
Scandinavia	175,2	2,4	175,2	2,4	2.841	7,4	244,0	-0,8
Spagna – Portogallo	128,3	1,0	117,2	-0,7	1.706	-1,9	187,0	1,3
Media ponderata (2)	119,5	-0,4	114,5	-1,5	1.493	-1,2	185,9	0,9

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

Tavola 2

Costi medi del trasporto ferroviario: complessivi e container (anno 2017)

Area geografica	Costi medi - tutti i carichi				Costi container			
	Export (euro/ton)	Var. % sul 2016	Import (euro/ton)	Var. % sul 2016	Export (euro/ton)	Var. % sul 2016	Import (euro/ton)	Var. % sul 2016
Austria – Svizzera	37,6	-2,1	36,3	-0,8	43,2	-6,1	43,5	-5,5
Benelux	48,1	0,3	47,4	1,1	52,9	-0,3	55,3	0,6
Est Europa (1)	55,1	-5,3	53,5	-6,3	59,9	-3,3	63,0	-4,6
Francia	44,5	-0,9	40,9	0,2	49,8	-2,3	50,6	-2,6
Germania	43,6	-0,2	42,0	-0,2	51,0	-1,8	49,7	-2,6
Grecia – Turchia	67,6	7,6	62,0	4,9	76,0	10,2	70,6	8,6
Paesi balcanici	58,2	-6,5	62,6	-8,0	64,1	-5,7	70,6	-8,4
Paesi baltici	93,3	-10,9	86,3	-9,2	101,8	-12,2	93,8	-10,7
Paesi ex URSS	98,6	-12,9	97,9	-11,1	99,9	-14,6	104,8	-14,8
Regno Unito-Irlanda	54,8	2,6	52,6	2,5	61,0	3,3	60,1	3,7
Scandinavia	61,0	3,5	58,7	2,3	66,1	4,8	67,2	4,9
Spagna – Portogallo	48,9	0,2	49,6	2,3	53,7	-0,5	59,5	2,6
Media ponderata (2)	48,2	-1,6	46,4	-2,1	54,3	-2,4	54,7	-2,9

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

Costi medi del trasporto aereo
(anno 2017)

Area geografica	Export		Import	
	Euro/ton	Var. % sul 2016	Euro/ton	Var. % sul 2016
Europa	1.780	-5,1	1.780	-5,1
Russia	2.000	0,0	2.000	0,0
Mediterraneo e Medio Oriente	1.900	31,5	1.900	31,5
Resto dell'Africa	1.865	-22,1	1.865	-22,1
India	1.630	34,2	2.905	-12,8
Indonesia - Singapore	1.640	24,2	2.440	-5,8
Cina	1.315	16,9	2.540	1,2
Giappone - Corea	1.805	12,8	2.170	16,7
Oceania	2.955	-1,0	2.955	-1,0
Stati Uniti e Canada	1.675	13,6	1.695	3,7
America Centromeridionale	2.445	-0,4	2.445	-21,1
Media ponderata (1)	1.742	12,7	2.170	-2,7

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

Costi medi del trasporto navale container
(anno 2017)

Area geografica	Costi medi (euro/ton) (inclusi i servizi ausiliari)				Noli (\$/TEU) (esclusi i servizi ausiliari)			
	Export	Var. % sul 2016	Import	Var. % sul 2016	Export	Var. % sul 2016	Import	Var. % sul 2016
Europa	83,5	13,0	84,6	8,6	371,7	58,0	371,7	59,2
Mediterraneo	114,3	0,8	115,4	-1,8	377,4	2,3	377,4	4,9
Resto dell'Africa	131,7	7,8	133,6	3,3	901,6	16,4	901,6	17,2
Medio Oriente	118,0	12,3	119,4	8,6	589,3	42,4	589,3	44,2
India	124,0	8,8	129,0	16,8	681,6	24,4	727,5	68,8
Sud Est Asiatico	110,0	43,1	131,3	20,4	632,6	212,6	888,0	62,6
Cina e Giappone	94,8	30,1	117,0	14,1	421,2	204,2	690,9	51,5
Oceania	162,2	54,9	164,6	49,6	1.315,9	126,8	1.315,9	131,7
USA e Canada	169,9	13,7	157,7	16,5	1.072,7	31,4	890,3	61,4
Centro America	137,3	0,6	139,1	-3,6	915,5	-0,4	915,5	0,3
Sud America	106,7	3,0	108,0	-0,7	516,4	8,1	516,4	9,7
Media ponderata (1)	120,7	13,7	118,8	10,5	640,2	43,1	635,9	43,8

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

Costi medi del trasporto navale bulk: liquidi e solidi
(anno 2017)

Tipologia mercantile		Costi medi all'importazione			
		Euro/ton (inclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2016	\$/ton (esclusi i servizi ausiliari)	Var. % sul 2016
Carichi liquidi	Petrolio e derivati	13,6	9,5	13,3	13,4
	Prodotti Chimici	82,6	17,3	85,7	21,1
Carichi solidi	Carbone/Minerali	19,3	13,1	11,3	29,4
	Granaglie	33,2	16,3	21,7	33,7

Costi medi del trasporto navale *general cargo*
(anno 2017)

Tipologia mercantile	Export		Import	
	Euro/ton	Var. % sul 2016	Euro/ton	Var. % sul 2016
Impianti, macchinari e mezzi di trasporto (1)	225,9	0,0	198,4	-2,3
Prodotti chimici, materiali da costruzione, prodotti forestali	70,8	3,2	77,0	2,1
Tubi e materiali metallici (2)	69,7	4,7	70,9	2,8

Note: (1) Per "Impianti, macchinari e mezzi di trasporto" si intendono le categorie 11 (Macchine e apparecchi) e 12 (Mezzi di trasporto) della classificazione NST2007 - (2) Per "Tubi materiali metallici" si intende la categoria 10 (Metalli; manufatti in metallo, escluse le macchine e gli apparecchi) della classificazione NST2007.

Costi medi del trasporto navale Ro-Ro
(anno 2017)

Area geografica	Media di esportazioni e importazioni (inclusi i servizi ausiliari)	
	Euro/ton	Variazione % sul 2016
Balcani	22,3	-29,1
Francia	25,3	1,4
Grecia	38,0	-4,9
Nord Europa	234,9	0,0
Nord Africa (esclusa la Tunisia)	135,5	-2,5
Resto dell'Africa	158,6	0,0
Spagna	158,6	0,0
Tunisia-Malta	52,9	-0,8
Turchia	63,6	0,3
Altri paesi	84,8	15,6
Media ponderata (1)	122,1	2,1

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

Costi medi del trasporto via condotte (gas metano)
(anno 2017)

Punto di entrata	Paesi di origine del gas metano	Euro/ton	Variazione % sul 2016
Mazara del Vallo	ALGERIA	30,6	-1,2
Gela	LIBIA	31,7	2,0
Passo Gries	OLANDA	29,3	4,0
Passo Gries	NORVEGIA	72,7	4,0
Tarvisio	RUSSIA	11,5	-20,4
Media ponderata (1)		30,9	-5,8

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

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

ANNI	Nave						Strada	Aereo
	Bulk liquidi	Bulk solidi	Container	General cargo	Ro-Ro	Media (1)		
2002	23,3	8,0	16,0	16,0		17,5	33,0	34,7
2003	27,7	10,3	11,9	24,4		20,6	33,0	24,5
2004	19,4	12,9	5,7	14,6		15,0	36,1	23,6
2005	20,8	8,6	8,9	17,7		15,5	35,2	29,3
2006	19,6	15,5	9,3	16,7		16,5	34,7	30,3
2007	21,5	13,6	7,9	17,9		17,0	32,1	30,2
2008	18,2	12,1	10,6	18,6	25,0	15,8	30,7	26,3
2009	21,2	12,2	5,5	16,7	23,8	16,6	28,6	17,4
2010	18,9	8,8	1,6	10,0	32,2	14,1	27,9	21,5
2011	18,0	12,7	2,8	12,9	27,4	13,9	27,4	20,6
2012	16,6	13,6	3,2	11,6	23,8	13,2	26,4	19,2
2013	13,8	12,2	2,7	10,1	29,7	11,5	25,7	15,7
2014	13,7	12,1	2,5	10,5	39,7	11,6	25,3	16,9
2015	10,7	8,9	2,8	9,7	34,1	9,4	26,8	16,3
2016	10,8	8,7	1,0	11,4	26,7	9,1	22,2	17,3
2017	15,5	8,7	1,8	6,1	30,7	10,9	20,2	17,3

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

Quote di mercato per nazionalità dei vettori navali nel 2017
(percentuali, importazioni ed esportazioni di merci dell'Italia via nave)

Trasporto Container		Trasporto rinfuse solide		Trasporto rinfuse liquide		Trasporto General Cargo		Trasporto Ro-Ro	
Germania	25,0	Grecia	22,7	Grecia	36,0	Turchia	18,4	Italia	30,7
Svizzera	23,9	Turchia	14,3	Italia	15,5	Germania	12,8	Turchia	22,2
Danimarca	10,6	Italia	8,7	Regno Unito	6,7	Paesi Bassi	12,4	Grecia	21,3
Giappone	7,2	Giappone	8,2	Danimarca	6,2	Svizzera	7,4	Giappone	8,0
Francia	4,9	Danimarca	5,9	USA	4,1	Danimarca	7,3	Svezia	6,5
Cina	4,8	USA	4,7	Svizzera	3,8	Italia	6,1	Norvegia	3,0
Taiwan	4,3	Germania	4,4	Canada	3,3	Grecia	3,7	Tunisia	1,9
Ucraina	3,9	Bermuda	3,9	Turchia	3,2	Svezia	3,5	Svizzera	1,4
Emirati arabi	3,8	Hong Kong	3,4	Russia	3,0	Albania	3,0	Croazia	1,3
Italia	1,8	Cina	2,8	Monaco	2,0	Norvegia	2,9	Spagna	0,6
Romania	1,7	Monaco	2,4	Paesi Bassi	1,8	Regno Unito	2,8	Arabia Saudita	0,6
Turchia	1,2	Svizzera	1,8	Libia	1,4	Bulgaria	2,6	Francia	0,6
Singapore	1,0	Singapore	1,8	Venezuela	1,3	Russia	2,2	USA	0,5
Paesi Bassi	0,9	Norvegia	1,3	Romania	1,2	Estonia	2,0	Corea del Sud	0,3
Regno Unito	0,9	Polonia	1,0	Norvegia	1,1	Singapore	1,7	Hong Kong	0,3
Israele	0,8	Canada	0,9	Bermuda	1,0	Marshall, isole	1,5	Ucraina	0,2
Egitto	0,7	Lussemburgo	0,9	Cipro	0,9	Libano	1,5	Monaco	0,2
Totale parziale	97,5	Totale parziale	89,1	Totale parziale	92,2	Totale parziale	91,9	Totale parziale	99,5
Altri paesi	2,5	Altri paesi	10,9	Altri paesi	7,8	Altri paesi	8,1	Altri paesi	0,5
Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0	Totale	100,0

Bilancia dei trasporti mercantili
(milioni di euro)

Flussi	Modo di trasporto	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Crediti	Nave	4.987	3.585	4.641	3.948	4.006	3.887	3.601	4.055	3.912	4.578
	<i>di cui: estero su estero</i>	3.426	2.395	3.217	2.587	2.468	2.518	2.132	2.346	2.030	2.705
	Aereo	348	191	701	296	281	289	299	286	287	354
	Strada	2.906	2.260	2.779	2.733	2.502	2.761	2.889	3.034	3.051	2.959
	Ferrovia	41	32	32	29	29	26	28	30	30	30
	Condotte	5	5	5	6	6	6	10	11	12	12
	Totale	8.287	6.073	8.158	7.011	6.823	6.969	6.828	7.417	7.293	7.933
Debiti	Nave	7.407	4.452	6.685	5.836	5.626	5.312	5.276	5.956	5.173	5.819
	Aereo	642	542	1.103	645	646	808	864	817	753	914
	Strada	4.490	3.782	4.776	5.062	4.775	5.131	5.262	5.423	6.061	6.228
	Ferrovia	333	295	370	334	289	342	378	372	380	406
	Condotte	593	577	422	542	533	639	574	587	563	555
	Totale	13.465	9.648	13.357	12.420	11.868	12.231	12.354	13.154	12.929	13.922
Saldi	Nave	-2.420	-867	-2.045	-1.889	-1.620	-1.425	-1.676	-1.901	-1.261	-1.241
	Aereo	-294	-351	-403	-350	-365	-519	-565	-531	-466	-560
	Strada	-1.585	-1.522	-1.997	-2.329	-2.273	-2.371	-2.373	-2.388	-3.010	-3.270
	Ferrovia	-292	-263	-338	-305	-260	-316	-350	-342	-349	-376
	Condotte	-588	-572	-416	-537	-527	-633	-563	-576	-550	-543
	Totale	-5.178	-3.575	-5.199	-5.409	-5.044	-5.263	-5.526	-5.737	-5.636	-5.988

Appendice statistica

Tavola A.1

Volumi esportati e importati per modalità di trasporto¹

(milioni di tonnellate)

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	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	90,1	47,8	22,6	12,0	4,9	14,5	19,2	60,6	0,4	40,5
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	18,7	4,5	19,2	8,6		7,9	5,0	36,9	0,4	2,0
2000	18,1	4,4	20,9	9,7		8,7	5,2	39,5	0,4	0,0
2001	18,2	3,9	20,8	9,6		9,2	5,4	40,3	0,4	0,3
2002	18,0	3,3	21,8	9,7		9,3	5,5	40,7	0,5	1,7
2003	21,0	2,6	20,8	9,1		9,5	5,6	40,8	0,4	5,7
2004	21,3	2,4	22,3	9,8		10,3	5,8	43,5	0,5	3,7
2005	24,7	2,1	23,0	10,3		11,1	6,2	45,9	0,5	5,1
2006	23,0	1,7	24,0	9,4	5,3	12,0	6,9	48,1	0,5	0,3
2007	27,2	2,7	25,3	9,5	5,5	12,7	7,4	54,5	0,7	5,1
2008	25,8	2,9	25,5	9,9	5,4	12,1	7,3	52,6	0,5	5,3
2009	24,2	2,4	21,6	7,0	4,2	9,8	6,1	42,2	0,4	0,2
2010	27,7	2,8	24,7	7,7	4,4	12,4	7,9	52,7	0,5	0,1
2011	23,7	2,5	25,8	7,6	4,1	12,6	7,9	53,6	0,5	0,1
2012	25,8	2,4	27,3	8,5	4,1	12,5	7,8	53,3	0,5	2,1
2013	19,1	4,1	25,1	9,9	3,9	10,2	8,6	55,5	0,5	2,8
2014	18,5	4,2	25,4	10,1	3,8	9,3	8,5	52,2	0,5	0,2
2015	23,2	4,8	26,5	9,0	5,1	10,9	7,2	56,3	0,5	0,1
2016	22,8	4,1	25,7	8,6	5,0	12,2	8,0	62,2	0,5	0,1
2017	24,7	3,6	26,7	8,1	5,0	11,9	8,2	61,6	0,6	0,1

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

Nota (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 2017.

Valori esportati e importati per modalità di trasporto¹
(miliardi di euro)

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	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	54,4	12,8	14,9	37,0	26,3	167,2	26,6	13,6
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	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	0,3
2016	9,0	1,2	68,4	17,0	17,2	43,1	15,1	195,9	44,1	0,4
2017	11,8	1,3	73,9	18,1	18,9	45,9	16,2	208,7	49,4	0,4

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

Nota (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 2017.

Valori medi unitari per modalità di trasporto¹
(euro/ton)

Importazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	<i>Bulk</i> liquidi	<i>Bulk</i> solidi	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	371	275	2.400	1.067	3.049	2.548	1.369	2.762	63.066	335
Esportazioni	Nave					Ferrovia		Strada	Aereo	Condotte
	<i>Bulk</i> liquidi	<i>Bulk</i> solidi	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	2.030
2016	396	304	2.663	1.971	3.433	3.528	1.882	3.151	81.710	3.122
2017	480	358	2.762	2.230	3.815	3.868	1.967	3.389	80.579	3.400

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

Nota (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 2017.

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