

20

TRASPORTI
E TELECOMUNICAZIONI

Nel 2024 il parco veicolare risulta composto da 47.072.816 autoveicoli, di cui circa l'87,8 per cento autovetture, l'11,5 per cento autocarri e lo 0,2 per cento autobus.

Nel 2023 le imprese ferroviarie hanno trasportato quasi 815 milioni di passeggeri, in aumento del 17,4 per cento rispetto al 2022. Al contrario, il comparto merci registra una contrazione: 96 milioni di tonnellate movimentate (-8,3 per cento rispetto al 2022). Gli indicatori del trasporto merci su strada relativi all'anno 2023 presentano valori sostanzialmente stabili rispetto all'anno precedente, con una leggera flessione dei trasporti in conto terzi a vantaggio del conto proprio. Le tonnellate trasportate complessivamente ammontano a oltre 1.041,7 milioni, contro i 1.047,3 milioni del 2022 (-0,5 per cento).

Nel 2023, nei porti italiani, sono state movimentate 488,9 milioni di tonnellate di merci, in calo del 4 per cento rispetto all'anno precedente. Nel 2023 i movimenti di aeromobili sono aumentati del 9,3 per cento rispetto al 2022 e i passeggeri totali (su voli di linea e charter) del 19,7 per cento; al contrario, le tonnellate di merci e posta risultano diminuite dell'1,7 per cento. Nel 2024 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia sono stati 173.364, in aumento, rispetto al 2023 (+4,1 per cento), con 3.030 vittime (morti entro 30 giorni dall'evento, -0,3 per cento rispetto all'anno precedente) e 233.853 feriti (+4,1 per cento).

Nel 2023, il 71,7 per cento degli studenti e l'88,0 per cento degli occupati hanno usato almeno un mezzo di trasporto per raggiungere il luogo di studio o di lavoro. L'automobile si conferma il mezzo più utilizzato sia dagli studenti, come passeggeri, nel 34,7 per cento dei casi, sia dagli occupati, come conducenti, nel 70,3 per cento dei casi.

Nel 2022 sono 3.610 le imprese attive nel settore delle poste e delle attività di corriere, che contano circa 140,3 mila addetti, di cui circa il 98,0 per cento sono dipendenti (136,9 mila).

20

TRASPORTI
E TELECOMUNICAZIONI

L'evoluzione complessiva dei servizi di trasporto ha segnato, nel corso dell'ultimo decennio, una dinamica piuttosto modesta, che risulta rallentare parallelamente al tendenziale indebolimento dello sviluppo dell'attività economica e della crisi pandemica. L'indicatore dato dal rapporto tra trasporto interno di merci rispetto al Pil, evidenzia, a partire dal 2016 ed fino al 2019, una ripresa in concomitanza con il miglioramento del ciclo economico.

L'emergenza pandemica da Covid-19 non ha determinato variazioni rilevanti sull'indicatore del traffico merci. Nonostante la contrazione del Pil osservata nel 2020, il comparto dei trasporti ha mantenuto una dinamica resiliente, sostenuta dal ruolo di input intermedio essenziale ai consumi finali.

Nel periodo successivo al Covid-19 (2021-2023), l'indicatore presenta una fase negativa, il dato del 2023 segnala, infatti, un decremento di oltre 5 punti percentuali rispetto all'anno precedente. Segno che nel periodo considerato l'incremento del trasporto merci non è riuscito a eguagliare la dinamica del Pil.

La ripresa del trasporto rispetto al Pil si avverte a partire dal 2024 dove l'indicatore registra una variazione tendenziale di circa l'11 per cento rispetto all'anno precedente. L'indicatore del trasporto passeggeri rispetto al Pil registra, dal 2015 al 2019, tassi di crescita superiori rispetto a quelli del Pil stesso. Nell'anno 2020, gli effetti delle restrizioni alla circolazione delle persone conseguenti allo stato pandemico incidono in modo fortemente negativo sugli spostamenti portando l'indice del trasporto passeggeri rispetto al Pil a registrare un decremento del 33 per cento rispetto al 2019. Negli anni 2021 e 2022 l'indice (in variazione tendenziale) torna a crescere rispettivamente del 14,3 per cento e del 3 per cento, segno di una netta ripresa nella *performance* del settore dei servizi di trasporto delle persone. La variazione tendenziale del 2023 rispetto al 2022 rafforza questo andamento positivo registrando un incremento del 9,0 per cento; il 2024 registra una lieve variazione della tendenza precedente (-0,6 per cento).

Figura 20.1 L'evoluzione della domanda di trasporto in rapporto al Pil.
 Indici base 2010=100 (a) (b)
 Anni 2015-2024

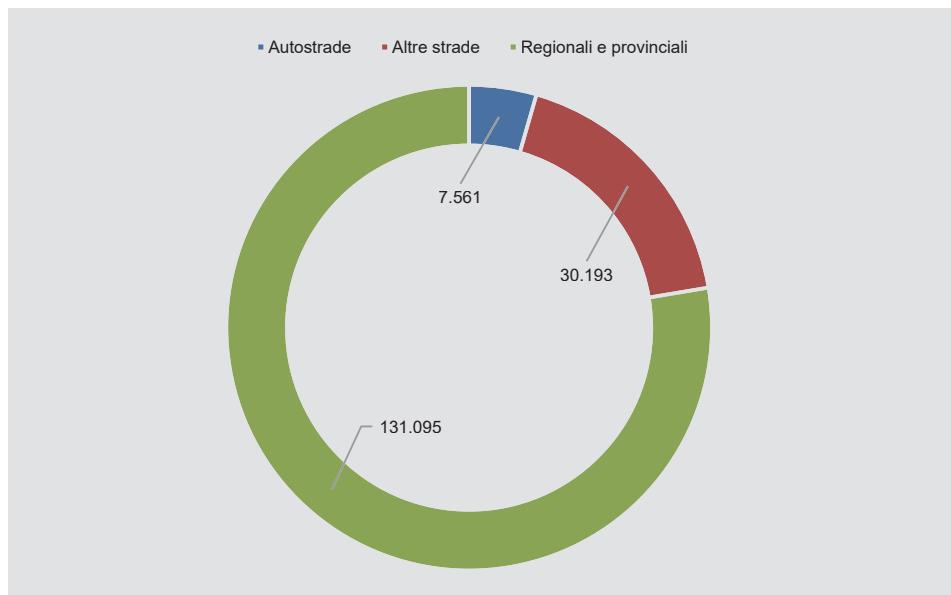


Fonte: Elaborazione su dati Istat e Ministero delle infrastrutture e dei trasporti
 (a) L'indice trasporto merci rispetto al Pil è calcolato come rapporto tra valori del trasporto merci in ton-km e valori concatenati del Pil.
 (b) L'indice trasporto passeggeri rispetto al Pil è calcolato come rapporto tra valori del trasporto passeggeri in pass-km e valori concatenati del Pil.

Rete stradale

Nel 2023, la rete stradale italiana misura 168.849 chilometri e l'estesa autostradale 7.561 chilometri; in quest'ultima sono anche compresi i raccordi, i trafori.

Figura 20.2 Rete stradale per tipo di strada
 Anno 2023, valori assoluti in chilometri



Fonte: Aiscat, Anas, ACI e indagine diretta Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti presso le Regioni e le Province

Trasporto ferroviario

Nel 2023 le imprese ferroviarie operanti sul territorio nazionale hanno trasportato 814,4 milioni di passeggeri e prodotto circa 55 miliardi di passeggeri-chilometro, confermando il *trend* di crescita già avviato nel 2021 e 2022, con entrambi gli indicatori in positivo (+17,4 per cento per i passeggeri, +17,8 per cento per i passeggeri-chilometro) (Prospetto 20.1).

Prospetto 20.1 Trasporto ferroviario di passeggeri
Anni 2022-2023, tonnellate-chilometro in migliaia

PASSEGGERI TRASPORTATI	2022	2023	Variazioni % 2023/2022
Passeggeri	693.603.842	814.440.886	17,4
Passeggeri-km	46.498.342	54.790.780	17,8

Fonte: Istat, Rilevazione del trasporto ferroviario (R)

Nel 2023, pur essendo stato ormai superato il periodo di massima intensità della pandemia e delle relative restrizioni alla mobilità, il trasporto passeggeri non ha ancora recuperato i livelli pre-pandemici. Il gruppo piccole e medie imprese ferroviarie¹ ha trasportato oltre 14 milioni di passeggeri (+21,4 per cento rispetto all'anno precedente) con un percorso medio pari a 26,5 chilometri; il gruppo grandi imprese² ha trasportato quasi 800 milioni di passeggeri (+17,4 per cento, in crescita rispetto all'anno precedente) e un percorso medio di 68,0 chilometri.

Dopo gli incrementi osservati nei due anni precedenti, nel 2023 il trasporto ferroviario di merci mostra una contrazione dei volumi. Le tonnellate trasportate si attestano a circa 96 milioni di tonnellate (-8,3 per cento rispetto al 2022) mentre le tonnellate-chilometro risultano prossime ai 23 miliardi, anch'esse in calo (-6,7 per cento).

Prospetto 20.2 Trasporto ferroviario di merci
Anni 2022-2023, tonnellate-chilometro in migliaia

MERCI TRASPORTATE	2022	2023	Variazioni % 2023/2022
Tonellate	104.542.346	95.865.018	-8,3
Tonellate-chilometro	24.330.146	22.693.111	-6,7

Fonte: Istat, Rilevazione del trasporto ferroviario (R)

Nel 2023, in ambito europeo, la *performance* dell'Italia - circa 23 miliardi di tonnellate-chilometro – rappresenta una quota del 5,9 per cento del totale europeo, sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente. L'Italia si colloca al di sopra della media europea (3,7 per cento, stabile rispetto ai tre anni precedenti) ma al di sotto di alcuni stati membri, con una maggiore incidenza del trasporto merci su ferrovia, come la Francia (+7,7 per cento, in lieve diminuzione rispetto al 2022) e soprattutto la Germania (+33,6 per cento, ancora in crescita rispetto agli anni precedenti) e la Polonia (+15,9 per cento, anch'essa in crescita rispetto agli anni precedenti)³.

¹ Come individuate in base alle nuove definizioni del regolamento (UE) n. 2018/643 che disciplina la rilevazione sul trasporto ferroviario.

² Cfr. nota 2.

³ Il calcolo della *performance* è stato effettuato sommando le tonnellate-chilometro realizzate nei

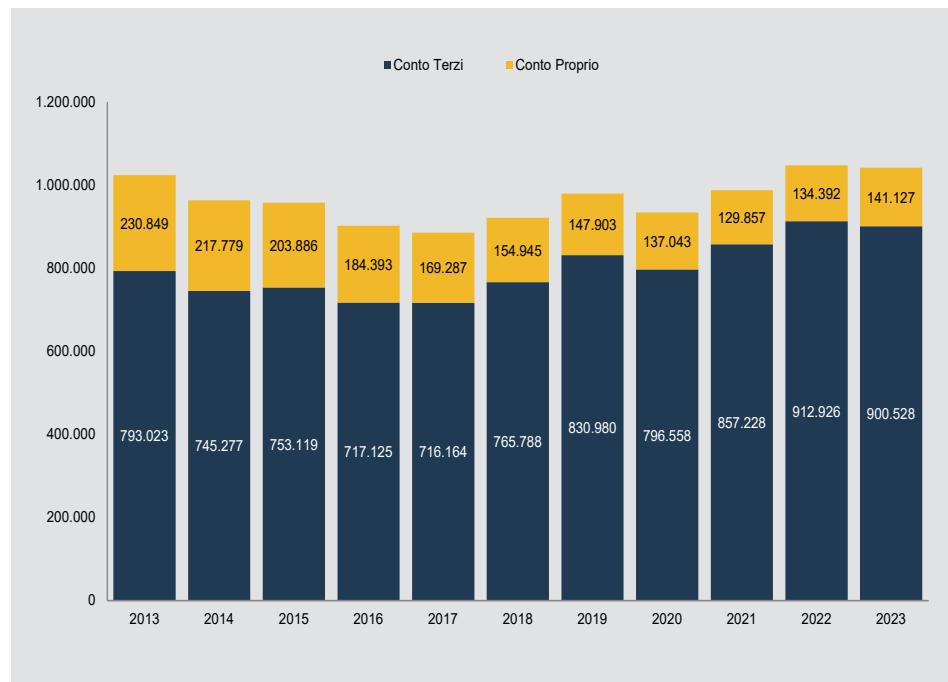
Parco veicolare

Nel 2024 il parco veicolare risulta composto da 47.072.816 autoveicoli, di cui circa l'87,8 per cento autovetture, l'11,5 per cento autocarri e lo 0,2 per cento autobus. Il parco veicolare più rilevante in termini di autovetture si registra in Lombardia con il 15,5 per cento; seguono Lazio e Campania, rispettivamente con il 9,7 e il 9,0 per cento.

Trasporto merci su strada

Gli indicatori del trasporto merci su strada relativi all'anno 2023 hanno valori sostanzialmente stabili rispetto all'anno precedente, con una leggera flessione per i trasporti in conto terzi a vantaggio del conto proprio. Le tonnellate trasportate complessivamente ammontano a oltre 1041,7 milioni, contro i 1047,3 milioni del 2022 (-0,7 per cento). Tuttavia il trasporto professionale mantiene un livello tra i più alti dell'ultimo decennio (pari a oltre 900 milioni di tonnellate, con una riduzione del l'1,3 per cento rispetto al 2022). I trasporti in conto proprio mostrano un'ulteriore crescita, già rilevata nell'anno precedente, rispetto al 2022 (oltre 141 milioni di tonnellate, +5 per cento), ma nonostante questo apprezzamento, le tonnellate trasportate in questo regime risultano decisamente distanti dai livelli di confronto sul lungo periodo (-38,9 per cento rispetto al 2013) (Figura 20.3 e Prospetto 20.3).

Figura 20.3 Merci trasportate su strada per titolo di trasporto
Anni 2013-2023, migliaia di tonnellate



Fonte: Istat, Indagine sul trasporto merci su strada (R)

La *performance* (trasporto in tonnellate-chilometro), tra il 2022 e il 2023, presenta una flessione anche più marcata rispetto alle tonnellate trasportate (-3,9 per cento).

paesi dell'Unione europea per i quali si è reso disponibile il dato.

Con dettaglio sulle classi di percorrenza, sia i trasporti locali, sia quelli su distanze medio-lunghe registrano un decremento in termini di *performance*, decisamente più importante su quest'ultima classe (-4,1 per cento) (Prospetto 20.3).

Prospetto 20.3 Trasporto di merci su strada per tipo di trasporto
Anni 2022-2023

TIPI DI TRASPORTO	2022		2023		Variazioni % 2023/2022	
	Tonnellate	Tonnellate-km (migliaia)	Tonnellate	Tonnellate-km (migliaia)	Tonnellate	Tonnellate-km
Trasporti locali	423.176.271	9.138.087	424.391.387	9.057.469	0,3	-0,9
Trasporti distanze medio lunghe	624.141.964	141.962.228	617.263.249	136.115.429	-1,1	-4,1
Totale (a)	1.047.318.235	151.100.315	1.041.654.635	145.172.898	-0,5	-3,9

Fonte: Istat, Indagine sul trasporto merci su strada (R)

(a) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

I trasporti in tonnellate-chilometro su distanze medio-lunghe, ossia superiori ai 50 km, nel 2023 rappresentavano l'84,2 per cento del trasporto stradale con mezzi pesanti. Gli obiettivi di efficientamento, definiti a livello internazionale, puntano alla riduzione del trasporto su gomma soprattutto sulle percorrenze superiori a 300 chilometri, a favore di altre modalità di trasporto. In quest'ottica, si osserva che il 50,8 per cento dei trasporti a media-lunga percorrenza è effettuato su distanze oltre i 300 chilometri; se si fa riferimento al titolo di trasporto, la percentuale per il conto proprio è pari a circa il 17,8, per il conto terzi al 52,1.

Nel complesso dei trasporti su strada effettuati con veicoli industriali, la tipologia merceologica più trasportata è quella dei prodotti alimentari, bevande e tabacchi, che rappresentano il 18,9 per cento del totale (27,4 miliardi di tonnellate-chilometro). L'analisi per classi di percorrenza e per tipologia merceologica evidenzia che a livello locale, vengono trasportati prevalentemente i minerali metalliferi e altri prodotti delle miniere e delle cave (circa 2,1 miliardi di tonnellate-chilometro, pari al 23,1 per cento del totale dei trasporti locali), seguiti dagli altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (tra cui i materiali da costruzione: per questa classe merceologica sono state trasportate oltre 1,3 miliardi di tonnellate-chilometro, pari al 14,7 per cento del totale dei trasporti locali) e dalle materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti pari al 14 per cento. Sulle distanze medio-lunghe si evidenzia invece una marcata preminenza del trasporto di prodotti alimentari, bevande e tabacchi, con 26,4 miliardi di tonnellate-chilometro (pari al 19,4 per cento del totale su distanze medio-lunghe), seguiti dalle merci raggruppate di vario tipo (12,5 per cento, pari a quasi 17 miliardi di tonnellate-chilometro), dai metalli e manufatti in metallo (tubi, caldaie, ferramenta, armi, altri manufatti in metallo), pari al 9,3 per cento del totale, dai prodotti dell'agricoltura, della caccia e della silvicolture, pari all'8,2 per cento, e dagli altri prodotti della lavorazione di minerali non metalliferi (che comprendono anche materiali da costruzioni), pari al 7,7 per cento. Le materie prime secondarie, rifiuti urbani e altri rifiuti rappresentano il 6,6 per cento delle tonnellate-chilometro trasportate in conto terzi.

Effettuando un esame delle tonnellate-chilometro trasportate nel 2022 e nel 2023 dai vettori dei 27 paesi UE, si riscontra una diminuzione dell'attività complessiva pari a -3,2 per cento, con andamenti differenziati nell'ambito dei singoli paesi. Per i vettori italiani,

che hanno movimentato tonnellate-chilometro pari al 7,8 per cento del totale, l'andamento è conforme alla media UE, con una variazione di poco superiore, pari a -3,9 per cento (da oltre 151 miliardi di tonnellate-chilometro del 2022 a oltre 145 miliardi del 2023). Nell'ambito degli altri paesi UE27, i vettori che hanno trasportato più merce sono quelli polacchi (oltre 377,9 miliardi di tonnellate-chilometro, con una flessione pari al -1,9 per cento), seguiti dai tedeschi (quasi 286,4 miliardi di tonnellate-chilometro, con una diminuzione pari al -5,8 per cento), dagli spagnoli (263,4 miliardi di tonnellate-chilometro, con una flessione pari al -1,3 per cento) e dai francesi (169,2 miliardi di tonnellate-chilometro, anch'essi con una flessione pari al -2,4 per cento). Si evidenzia che i vettori lituani, pur avendo un peso limitato sulla *performance* UE27 (pari al 3,4 per cento del totale) hanno realizzato una crescita pari al +17,3 per cento, in controtendenza rispetto agli altri paesi.

Incidentalità stradale

Nel 2024 gli incidenti stradali con lesioni a persone in Italia sono stati 173.364, in aumento, rispetto al 2023 (+4,1 per cento), con 3.030 vittime (morti entro 30 giorni dall'evento) e 233.853 feriti (+4,1 per cento).

Il numero dei morti risulta stabile rispetto al 2023 (-9 vittime, pari al -0,3 per cento).

Tali risultati sono dovuti anche a una ripresa completa della mobilità, nel 2024 rispetto al 2023, con un aumento degli spostamenti per motivi di lavoro, studio e turismo e un ritorno a livelli analoghi a quelli registrati nel periodo pre-pandemico.

L'indice di mortalità nazionale (rapporto tra il numero dei decessi e degli incidenti per 100) rimane pressoché costante nel 2024, pari a 1,7 (1,8 nel 2023, 1,9 nel 2022, 1,9 nel 2021), stabile anche l'indice di lesività (feriti ogni 100 incidenti), pari a 134,9 (134,9 nel 2023, 134,7 nel 2022, 134,8 nel 2021).

Per quanto concerne la natura degli incidenti, suddivisa nei raggruppamenti per tipologia: tra veicoli, veicoli e pedoni e veicoli isolati, si registra, nel 2024, una distribuzione con frequenze più elevate per gli incidenti che coinvolgono due o più veicoli; consistente, però, anche il peso percentuale dei sinistri a veicolo isolato. Per 116.936 sinistri (67,5 per cento sul totale) si tratta di scontri tra veicoli, l'11,0 per cento dei casi (19.135) riguarda incidenti stradali per investimento di pedone, mentre il 21,5 per cento (37.293) incidenti a veicolo isolato, è quest'ultimo il caso di urto con ostacoli, sbandamenti, fuoruscite e perdita di controllo del veicolo. Nel 2023 la composizione percentuale per le tre categorie, su un totale di 166.525 incidenti, era pari rispettivamente a 67,4 per cento, 11,1 per cento e 21,5 per cento.

Gli incidenti stradali nel 2024 avvengono, come di consueto, con frequenze più elevate sulle strade urbane, seguite dalle strade extraurbane e dalle autostrade.

Sono rispettivamente, infatti, 126.837, 37.084 e 9.443 (pari al 73,2, 21,4 e 5,4 per cento) gli incidenti stradali avvenuti su strade urbane, extraurbane e autostrade.

Sebbene gli incidenti siano più numerosi in ambito urbano, le vittime raggiungono una frequenza più elevata sulle strade extraurbane (1.473, pari al 48,6 per cento), seguite dalle strade urbane (con 1.301 morti, pari al 42,9 per cento) e dalle autostrade (con 256 morti, pari al 8,4 per cento). Rispetto al 2023, il numero degli incidenti stradali e dei feriti aumenta su tutte le tipologie di strade. Sulle autostrade si rileva un aumento del 6,9 per cento per gli incidenti, +7,0 per cento

per i feriti; sulle strade urbane (rispettivamente +4,0 e +3,9 per cento per incidenti e feriti) e sulle strade extraurbane (+3,9 e +4,0 per cento).

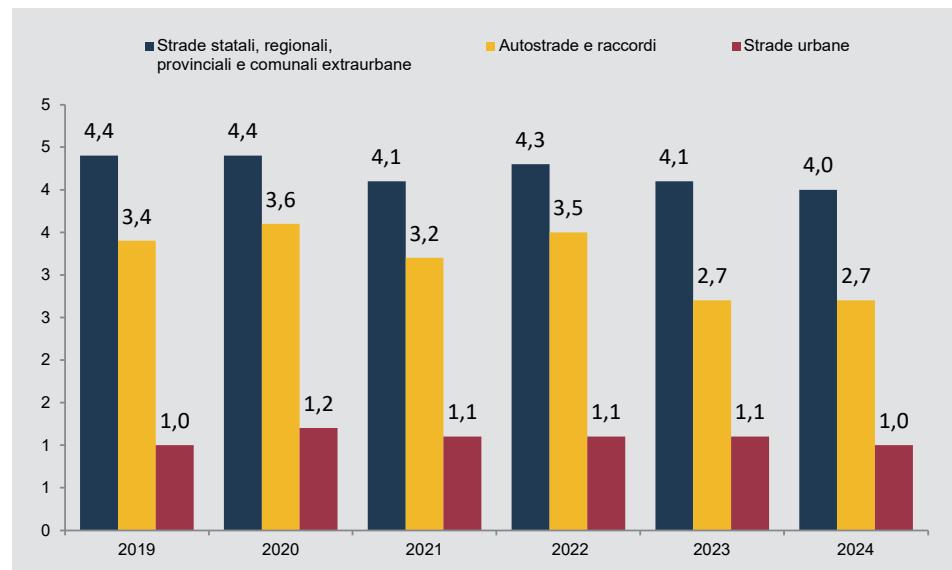
Anche nel confronto con il 2019, anno di riferimento per l'attuale decennio della sicurezza stradale con orizzonte 2030, gli incidenti stradali verificatisi nel 2024 fanno registrare un aumento sulle autostrade e strade extraurbane (rispettivamente +4,0 per cento e +3,1 per cento), rimangono, invece, pressoché stabili sulle strade urbane (-0,1 per cento). I feriti risultano in aumento solo sulle autostrade (+3,1 per cento), mentre il numero delle vittime si riduce lievemente, rispetto al 2023, solo sulle strade urbane. Le variazioni più significative rispetto all'anno precedente si registrano sulle autostrade, dove i decessi aumentano del 7,1 per cento (valore, tuttavia, in diminuzione del -17,4 per cento nel confronto con il 2019), seguono le strade extraurbane (+0,1 e -3,9 per cento nel confronto con il 2023 e 2019) e quelle urbane (-2,1 e -2,3 rispetto al 2023 e 2019). L'indice di mortalità continua a essere più elevato sulle strade extraurbane, dove avvengono gli incidenti più gravi, 4,0 decessi ogni 100 incidenti, si attesta a 2,7 sulle autostrade, mentre è pari a 1,0 sulle strade urbane. Tali valori dell'indice di mortalità erano rispettivamente pari a 4,1, 2,7 e 1,1 nel 2023 e 4,2, 3,4 e 1,0 per 100 incidenti nel 2019.

L'indice di mortalità raggiunge livelli anche molto differenziati per tipologia di strada sul territorio nazionale, per regione e per ripartizione. In particolare, sulle strade extraurbane tocca un valore medio di 5,5 vittime su 100 incidenti nel Sud (da 7,2 della Basilicata a 5,9 della Puglia) e nelle Isole, pari a 5,4 (Sicilia 5,4, Sardegna 5,5).

Sulle autostrade il livello dell'indice di mortalità rimane elevato, con una media di 4,3 vittime su 100 incidenti al Sud (da 5,6 della Puglia a 2,4 della Basilicata) e 3,2 al Nord-est.

La percentuale degli incidenti sul totale, soprattutto per le dimensioni demografiche dei territori di queste aree geografiche e per la rete delle infrastrutture presenti, è più elevata per autostrade e strade urbane delle regioni del Nord-ovest (35,3 per cento e 29,2 per cento), mentre per le strade

Figura 20.4 Indici di mortalità per categoria della strada (a)
Anni 2019-2024



Fonte: Istat, Rilevazione degli incidenti stradali con lesioni a persone (R)
(a) L'indice di mortalità è calcolato come rapporto tra il numero dei decessi in incidenti stradali e il numero degli incidenti per 100.

extraurbane la proporzione degli incidenti assume una distribuzione più simile per le tre ripartizioni geografiche Nord-ovest, Centro e Nord-est (22,7 per cento, 25,2 per cento, 23,0 per cento) e più contenuta a Sud e Isole (20,2 e 8,9). Per le vittime, la concentrazione delle quote percentuali più alte si registrano rispettivamente sulle autostrade per il Nord-ovest (26,6 per cento), sulle strade urbane per il Nord-ovest e per il Centro (22,4 e 24,4 per cento) sulle strade extraurbane per Nord-est e per il Sud (23,6 e 28,0 per cento).

Spostamenti quotidiani

In Italia, quotidianamente, più della metà della popolazione si sposta sul territorio per raggiungere il luogo di studio o di lavoro. La maggioranza usa almeno un mezzo di trasporto (il 71,7 per cento di studenti e il 88,0 per cento di occupati) e l'automobile si conferma anche nel 2024 il mezzo più usato sia dagli occupati (come conducenti, nel 70,3 per cento dei casi) sia dagli studenti (come passeggeri, 34,7 per cento).

Le abitudini di mobilità di studenti e occupati sono però differenti per quanto riguarda il tipo di mezzo di trasporto usato e la durata degli spostamenti, e sono condizionate dalle caratteristiche individuali e del territorio.

Scolari e studenti si spostano più frequentemente a piedi (28,3 per cento contro il 12,0 per cento degli occupati) e viaggiano più spesso con mezzi di trasporto collettivi, pubblici o privati. In particolare, il 12,0 per cento usa tram e bus, l'11,7 per cento la corriera e il 6,1 per cento il treno per andare a scuola, contro, rispettivamente, 4,4 per cento, 1,7 per cento e 3,4 per cento degli occupati; sono invece simili le quote di studenti e occupati che si muovono in metro (3,9 e 3,1 per cento). Tra gli occupati è leggermente più frequente la scelta di mezzi a due ruote a pedali (2,9 contro 1,9 per cento degli studenti che usano la bici) e motorizzati (3,3 contro 1,6 per cento di studenti in moto).

Emergono alcune differenze anche rispetto ai tempi di percorrenza. Gli spostamenti per raggiungere la scuola o l'università sono generalmente più brevi: il 53,0 per cento degli studenti impiega meno di 15 minuti per raggiungere la destinazione e solo il 35,3 per cento degli occupati raggiunge il luogo di lavoro nello stesso tempo. Gli spostamenti di durata superiore ai 30 minuti coinvolgono, invece, quote analoghe di studenti (14,4 per cento) e occupati (15,6 per cento).

L'analisi territoriale mostra che nel Mezzogiorno e nel Nord-ovest è più frequente raggiungere a piedi la scuola o l'università (rispettivamente, 33,6 per cento al Sud, 28,3 per cento nelle Isole e 31,6 per cento nel Nord-ovest) e il lavoro (14,7 per cento al Sud, 11,5 per cento nelle Isole e 12,6 per cento nel Nord-ovest). Nelle regioni del Centro e del Nord-est sia gli studenti (76,9 e 77,4 per cento) sia gli occupati (89,6 e 89,4 per cento) usano più spesso almeno un mezzo di trasporto. Il Nord-ovest si caratterizza per un maggiore utilizzo, sia tra gli studenti sia tra gli occupati, della metropolitana (7,1 e 6,1 per cento) e del treno (7,5 e 4,9 per cento). Nel Nord-est si registra l'incidenza più alta di studenti che si spostano in tram e bus (18,5 per cento), corriera (13,6 per cento) o in pullman scolastici (4,6 per cento), di occupati che si spostano, come conducente, in auto (74,0 per cento) e di spostamenti in bici per andare a lavoro (4,4 per cento) o a scuola (5,7 per cento). Al Centro è relativamente più frequente, tra gli studenti, recarsi a scuola guidando un'auto (6,8 per cento); gli occupati invece utilizzano maggiormente tram e bus (6,2 per cento) o moto e scooter (4,5 per cento). Nel Mezzogiorno è invece più diffusa l'abitudine di farsi

accompagnare a scuola in auto (35,1 per cento al Sud e 41,0 per cento nelle Isole) e a lavoro (6,7 per cento in entrambe le ripartizioni). Gli spostamenti di durata inferiore ai 15 minuti sono più frequenti tra gli studenti del Nord-ovest e delle Isole (rispettivamente, il 54,8 per cento e 54,6 per cento) e tra gli occupati del Nord-est (39,2 per cento); più lunghi gli spostamenti degli occupati del Nord-ovest (impiegano oltre 30 minuti il 18,3 per cento) e degli studenti del Nord-est (17,7 per cento).

Autobus, filobus e tram. Il trasporto pubblico urbano nel 2024 è stato utilizzato, almeno una volta durante l'anno, da oltre un quarto della popolazione di 14 anni e oltre (il 22,5 per cento).

Dal punto di vista territoriale, autobus, filobus e tram sono utilizzati maggiormente nelle regioni del Centro (28,4 per cento), nei comuni al centro delle aree metropolitane, in cui l'utenza raggiunge il 58,6 per cento della popolazione residente e, con percentuali dimezzate, nei comuni di oltre 50 mila abitanti (27,8 per cento).

Il servizio di trasporto pubblico locale è giudicato soddisfacente da oltre la metà degli utenti per gli aspetti relativi alla frequenza (58,6 per cento di soddisfatti), alla puntualità (56,0 per cento) e alla possibilità di trovare posto a sedere (54,8 per cento). Maggiore la soddisfazione espressa dai residenti nelle regioni settentrionali, soprattutto del Nord-est, dove l'offerta del servizio soddisfa oltre i due terzi dell'utenza; generalmente più bassa la soddisfazione nelle altre ripartizioni, dove per alcuni aspetti del servizio, la quota di utenti che esprimono una valutazione positiva non raggiunge il 50 per cento.

Il trasporto pubblico extraurbano è utilizzato dal 16,1 per cento della popolazione di 14 anni e oltre. Pullman e corriere vengono utilizzati di più dai residenti del Nord (17,7 Nord-est e 17,3 per cento Nord-ovest) e delle periferie delle aree metropolitane (19,9 per cento). La possibilità di trovare posto a sedere e la puntualità sono gli aspetti del servizio giudicati meglio (rispettivamente, 65,6 e 63,3 per cento di utenti soddisfatti), mentre la frequenza delle corse viene valutata positivamente dal 58,2 per cento degli utenti. I più soddisfatti sono i residenti delle regioni del Nord-est e dei comuni più piccoli, meno soddisfatti quelli del Sud e delle periferie delle aree metropolitane.

Oltre un terzo delle persone di 14 anni e oltre ha utilizzato il treno almeno una volta nel 2024 (il 35,8 per cento). Quote di utenza superiori alla media si registrano tra i residenti del Nord e del Centro (42,2 al Nord-est, 40,8 per cento nel Nord-ovest e 40,6 per cento nel Centro) e nei comuni al centro delle aree metropolitane o con oltre 50 mila abitanti (rispettivamente, 44,2 per cento e 40,6 per cento). Più bassa la percentuale di utilizzatori al Sud, dove il treno è utilizzato dal 30,7 per cento dei residenti, e soprattutto nelle Isole dove si registra la quota di utenza più bassa (13,6 per cento). Il servizio soddisfa ampie quote di utenza soprattutto per gli aspetti relativi alla possibilità di trovare posto a sedere (76,7 per cento) e la frequenza delle corse (73,5 per cento), mentre la puntualità delle corse viene giudicata positivamente dal 60,5 per cento degli utilizzatori. Al Sud, nelle Isole e nei comuni più piccoli si registra la percentuale più bassa di utenti soddisfatti, in particolare per l'aspetto relativo alla frequenza delle corse; maggiore soddisfazione per il servizio

viene invece espressa dai residenti dei comuni centro delle aree metropolitane e del Nord-est.

Trasporto marittimo

Nel 2023 nei porti italiani sono state movimentate 488,9 milioni di tonnellate di merci facendo registrare un calo del 4 per cento rispetto all'anno precedente. Questa diminuzione è dovuta principalmente a un notevole calo delle merci, imbarcate e sbarcate, in navigazione di cabotaggio, dove si registra una diminuzione dell'8,2 per cento rispetto al 2022, mentre la merce in navigazione internazionale registra solo una lieve flessione del 1,3 per cento. Di queste 488,9 milioni di tonnellate, il 64,5 per cento è costituito dalle merci sbarcate e la restante quota da quelle imbarcate (Prospetto 20.4). Nel 2023 il trasporto marittimo di passeggeri fa registrare un ulteriore incremento del 5,9 per cento passando dai 78,9 milioni del 2022 agli 83,5 milioni del 2023 e avvicinandosi ancora di più ai livelli pre-pandemia, quando nel 2019 erano state trasportate via mare oltre 86 milioni di persone (Prospetto 20.4).

Prospetto 20.4

Traffico marittimo di merci e passeggeri

Anni 2022-2023, merci in migliaia di tonnellate, passeggeri in migliaia

TRAFFICO MARITTIMO	2022		2023		Variazioni % 2023/2022
	Valori assoluti	Composizioni %	Valori assoluti	Composizioni %	
Merci sbarcate	325.246	63,8	315.207	64,5	-3,1
Merci imbarcate	184.152	36,2	173.681	35,5	-5,7
Totale merci	509.397	100,0	488.888	100,0	-4,0
Passeggeri sbarcati	39.541	50,1	41.786	50,0	5,7
Passeggeri imbarcati	39.322	49,9	41.734	50,0	6,1
Totale passeggeri	78.863	100,0	83.520	100,0	5,9

Fonte: Istat, Indagine sul trasporto marittimo (R)

Il porto di Trieste è sempre il primo porto italiano per la movimentazione di merci con 51,2 milioni di tonnellate nel 2023; al secondo posto si conferma il porto di Genova con 46,6 milioni di tonnellate di merci trasportate.

Nel 2023 il porto di Messina si conferma il primo porto italiano per passeggeri, con poco più di 11,1 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati; seguito dai porti di Reggio Calabria (che comprende Villa San Giovanni) con poco meno di 11 milioni di passeggeri e Napoli con 8,7 milioni di passeggeri.

Il traffico internazionale costituisce la parte più consistente del trasporto marittimo di merci, e nel 2023, rappresenta una quota pari al 62,3 per cento del totale con 304,6 milioni di tonnellate. Il cabotaggio di merci segue il *trend* negativo, registrando una variazione dell'8,2 per cento rispetto al 2022. Complessivamente si sono trasportate 184,3 milioni di tonnellate di merci che sono circolate all'interno dei porti italiani. Si precisa che per le tratte nazionali (il cosiddetto cabotaggio), la merce si conta in entrambi i porti di imbarco e sbarco: sia in arrivo in un porto italiano (merce sbarcata nel porto A da una nave che proviene da un altro porto italiano B), sia in partenza dal porto partner italiano (merce imbarcata nel porto B per la stessa nave diretta al porto A).

Il trasporto via mare dei prodotti petroliferi, sempre nel 2023, raggiunge complessivamente 198,6 milioni di tonnellate, di cui 48,8 milioni in navigazione di cabotaggio e 149,8 milioni in navigazione internazionale; contrariamente all'anno precedente, nel 2023 c'è stata una considerevole contrazione per la navigazione di cabotaggio (-20,1 per cento) e un leggero aumento per quella internazionale (3,0 per cento). I prodotti petroliferi rappresentano il 40,6 per cento delle merci trasportate nel complesso, il 26,5 per cento del cabotaggio e il 49,2 per cento della navigazione internazionale (Prospetto 20.5).

Prospetto 20.5 **Traffico merci per tipo di merce, forma di navigazione e ripartizione geografica (a)**
Anno 2023, valori assoluti in migliaia di tonnellate

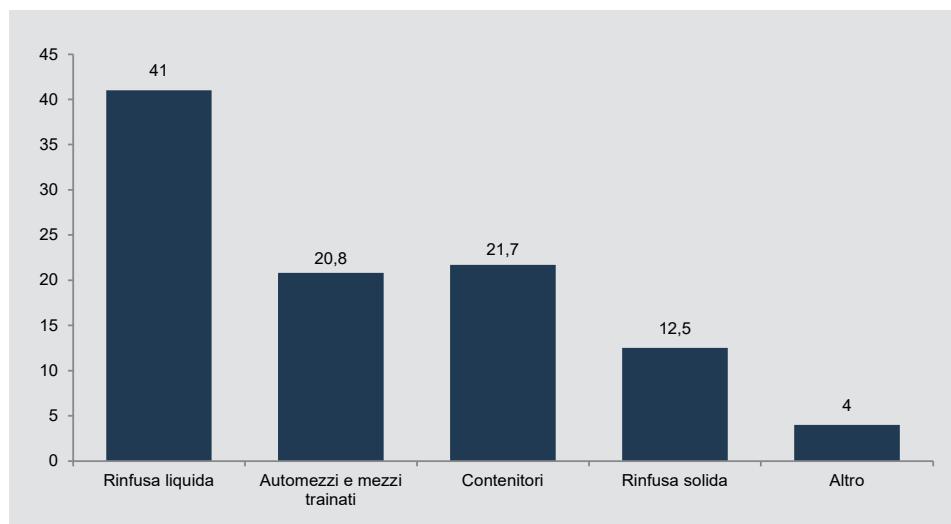
RIPARTIZIONI GEOGRAFICHE	Valori assoluti			Composizioni percentuali rispetto alla ripartizione geografica			Composizioni percentuali rispetto al totale Italia		
	Prodotti petroliferi	Prodotti non petroliferi	Totale	Prodotti petroliferi	Prodotti non petroliferi	Totale	Prodotti petroliferi	Prodotti non petroliferi	Totale
CABOTAGGIO									
Nord-ovest	4.649	15.418	20.067	23,2	76,8	100,0	9,5	11,4	10,9
Nord-est	7.807	10.896	18.703	41,7	58,3	100,0	16,0	8,0	10,1
Centro	5.719	22.949	28.668	19,9	80,1	100,0	11,7	16,9	15,6
Sud	7.676	37.933	45.609	16,8	83,2	100,0	15,7	28,0	24,7
Isole	21.783	43.624	65.407	33,3	66,7	100,0	44,6	32,2	35,5
Non attribuibile	1.167	4.660	5.827	20,0	80,0	100,0	2,4	3,4	3,2
Italia	48.801	135.480	184.281	26,5	73,5	100,0	100,0	100,0	100,0
INTERNAZIONALE									
Nord-ovest	18.329	38.336	56.665	32,3	67,7	100,0	12,2	24,8	18,6
Nord-est	42.980	42.475	85.455	50,3	49,7	100,0	28,7	27,4	28,1
Centro	15.580	16.951	32.531	47,9	52,1	100,0	10,4	11,0	10,7
Sud	8.773	45.508	54.281	16,2	83,8	100,0	5,9	29,4	17,8
Isole	56.284	6.968	63.252	89,0	11,0	100,0	37,6	4,5	20,8
Non attribuibile	7.901	4.522	12.423	63,6	36,4	100,0	5,3	2,9	4,1
Italia	149.845	154.760	304.607	49,2	50,8	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Istat, Indagine sul trasporto marittimo (R)

(a) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento.

I porti caratterizzati da una più spiccata vocazione al traffico internazionale sono quelli situati nel Nord-est e nelle Isole, con una quota rispettivamente del 28,1 per cento e del 20,8 per cento delle merci complessive. Per quanto riguarda la navigazione di cabotaggio, il 35,5 per cento del traffico di merci tra porti italiani si concentra nelle Isole, che rappresentano anche il principale polo per il movimento dei prodotti petroliferi: 44,6 per cento nella navigazione di cabotaggio e 37,6 per cento nella navigazione internazionale. Con riferimento invece ai prodotti non petroliferi movimentati, la quota più elevata nel cabotaggio si registra ancora nei porti delle Isole (32,2 per cento), seguiti dai porti del Sud e del Centro (rispettivamente 28 e 16,9 per cento). Per la navigazione internazionale, la quota maggiore di prodotti non petroliferi si rileva nei porti del Nord che complessivamente raggiunge il 52,2 per cento, seguiti dal Sud con il 29,4 per cento, a conferma della forte concentrazione del traffico internazionale in queste due aree che impatta sul trasporto di merci in navi e tipi di carico diversi dalla rinfusa liquida. Nel complesso, tuttavia, considerata l'elevata incidenza dei prodotti petroliferi sia sul cabotaggio, sia sull'internazionale, la rinfusa liquida si conferma come tipologia di carico prevalente nel trasporto marittimo, rappresentando il 41 per cento del totale delle merci trasportate via mare nel 2023 (Figura 20.5).

Figura 20.5 Merce nel complesso della navigazione per tipologia di carico
Anno 2023, composizione percentuale



Fonte: Istat, Indagine sul trasporto marittimo (R)

Nel 2023 il trasporto marittimo di merci in ambito europeo registra una flessione del 3,4 per cento rispetto al 2022. Nonostante la contrazione del 4 per cento, l'Italia si conferma al secondo posto tra i paesi europei per quantità di merce movimentata (in tonnellate), preceduta soltanto dai Paesi Bassi che mantengono la prima posizione pur segnando una diminuzione del 7,6 per cento rispetto all'anno precedente. In termini di incidenza percentuale sul totale delle merci imbarcate e sbarcate in Europa, la quota dell'Italia passa dal 13,7 per cento del 2015 al 14,5 per cento del 2023. Nel 2023 il totale europeo delle tonnellate trasportate via mare ammonta a 3.363 milioni in calo rispetto quanto registrato nel biennio precedente. Il 2023 evidenzia cali diffusi nei principali paesi marittimi: oltre ai Paesi Bassi e all'Italia, si registrano diminuzioni per il Belgio (-5,3 per cento), la Germania (-4,1 per cento) e la Francia (-3,8 per cento). Fanno eccezione alcune economie emergenti dell'Europa orientale, come Polonia (+14,6 per cento) e Romania (+14,9 per cento), che mostrano incrementi significativi, consolidando un ruolo crescente nei traffici marittimi europei. Anche l'area mediterranea presenta un caso di forte crescita relativa: Malta, che con un aumento del 46,9 per cento, realizza la variazione più elevata, sebbene su volumi complessivamente contenuti.

Trasporto aereo

Nel 2023 il traffico aereo di passeggeri continua a registrare significativi incrementi, sia in termini di movimenti di aeromobili (+9,3 per cento rispetto al 2022) sia nel numero di passeggeri totali su voli di linea e *charter* (+19,7 per cento rispetto al 2022). Le tonnellate di merci e posta trasportate risultano invece diminuite dell'1,7 per cento rispetto al 2022.

I passeggeri su voli *charter* (in tratte internazionali) registrano un aumento pari al 19,2 per cento, così come i passeggeri su voli di linea, sia in ambito nazionale sia internazionale (rispettivamente del 6,3 per cento e del 28,5 per cento) (Prospetto 20.6).

Confrontando i dati dell'anno 2023, relativi al traffico aereo di passeggeri su voli nazionali e internazionali per aeroporto con quelli dell'anno 2022, emergono aumenti assai considerevoli, in particolare negli aeroporti di: Trapani-Birgi (48,9 per cento), Reggio di Calabria (44,8 per cento), Perugia (44,7 per cento), Firenze-Peretola (38,3 per cento), Roma-Fiumicino (38,2 per cento), Trieste-Ronchi dei Legionari (33,6 per cento).

Prospetto 20.6 **Traffico di aeromobili, passeggeri, merci e posta (a)**
Anni 2022-2023, movimenti e passeggeri in valore assoluto, merci e posta in tonnellate

TRAFFICO AEREO	2022	2023	Variazioni % 2023/2022
Movimenti aeromobili (b)	1.255.227	1.371.769	9,3
Passeggeri totali di linea e charter (c)	164.316.272	196.753.839	19,7
Traffico nazionale	64.176.186	68.183.713	6,2
linea	64.160.615	68.183.713	6,3
charter	15.571	-	-100,0
Traffico internazionale	100.140.086	128.570.126	28,4
linea	98.693.088	126.845.282	28,5
charter	1.446.998	1.724.844	19,2
Passeggeri totali di linea	162.853.703	195.028.995	19,8
Passeggeri totali charter	1.462.569	1.724.844	17,9
Passeggeri in transito diretto (d)	401.080	456.326	13,8
Merci e posta (e)	1.072.694	1.054.536	-1,7

Fonte: Istat, Indagine sul trasporto aereo (R)

(a) Tutti i totali qui riportati sono calcolati al netto dei movimenti in aerotaxi.

(b) I movimenti degli aeromobili sono i singoli voli rilevati in arrivo e partenza.

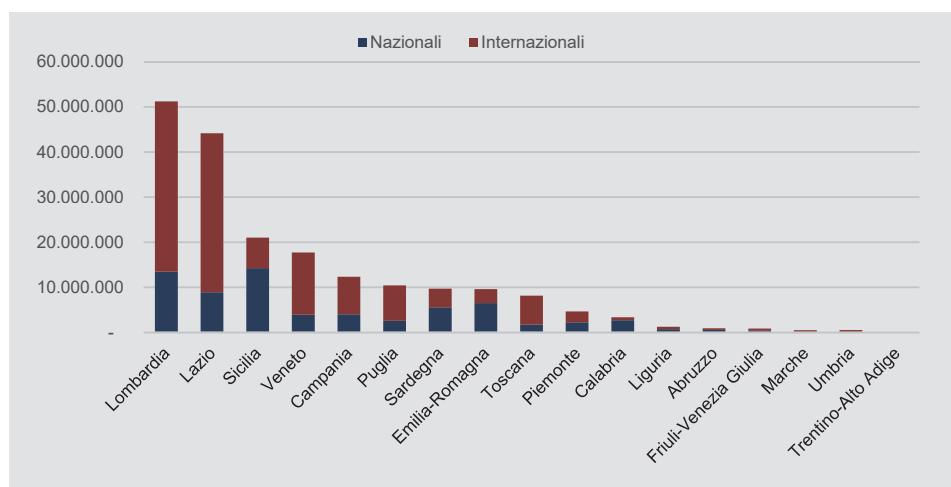
(c) Passeggeri sbarcati e imbarcati negli aeroporti nazionali (somma del traffico nazionale e internazionale) al netto dei passeggeri in transito diretto.

(d) I passeggeri in transito diretto, dopo un breve scalo, proseguono il loro viaggio con un volo avente lo stesso numero di quello sul quale sono arrivati.

(e) Merci e posta non comprendono la merce in transito.

Le regioni con il maggior traffico di passeggeri sono: Lombardia (51,2 milioni, pari al 26,0 per cento dei passeggeri trasportati totali), Lazio (44,2 milioni, 22,4 per cento),

Figura 20.6 **Passeggeri su voli interni e internazionali, di linea e charter per regione (a)**
Anno 2023



Fonte: Istat, Indagine sul trasporto aereo (R)

(a) Valle d'Aosta-Vallée d'Aoste, Molise, Basilicata e la Provincia autonoma di Trento non presentano aeroporti compresi nella rilevazione.

Sicilia (21,1 milioni, 10,7 per cento), Veneto (17,8 milioni, 9,0 per cento), Campania (12,4 milioni, 6,3 per cento). Queste cinque regioni rappresentano il 74,5 per cento del traffico complessivo di passeggeri trasportati in Italia (Figura 20.6).

Nel corso del 2023, il totale di merci e posta, caricate/scaricate su voli di linea e charter, è stato pari a 1,1 milioni di tonnellate, con un decremento del 1,7 per cento rispetto al 2022 (Prospetto 20.6).

L'Italia, con una quota del trasporto aereo europeo pari al 12,7 per cento (12,3 nel 2022), sale al terzo posto nel *ranking* dei paesi UE per numero di passeggeri trasportati totali, dopo Spagna (18,3 per cento), Germania (14,3 per cento). Questi tre paesi (Spagna, Germania, Italia), insieme alla Francia (12,4 per cento) e ai Paesi Bassi (5,5 per cento), rappresentano il 63,2 per cento del traffico complessivo dell'UE27.

Indici di fatturato per i trasporti

Gli indici di fatturato dei trasporti nel 2024 (Prospetto 20.7) evidenziano variazioni positive rispetto all'anno precedente in tutti i settori. La crescita più robusta si registra nel trasporto aereo (+9,0 per cento), mentre incrementi di minore entità si registrano nel trasporto terrestre e mediante condotte (+2,2 per cento) e nel trasporto marittimo e per vie d'acqua interne (+1,4 per cento).

Prospetto 20.7 Indici del fatturato a prezzi correnti delle imprese del trasporto. Base 2015=100
Anni 2021-2024

ANNI	Trasporto terrestre e trasporto mediante condotte		Trasporto marittimo e per vie d'acqua		Trasporto aereo	
	Indici	Variazioni % sull'anno precedente	Indici	Variazioni % sull'anno precedente	Indici	Variazioni % sull'anno precedente
2021	100		100		100	
2022	115,5	15,5	157,0	57,0	189,9	89,9
2023	122,5	6,1	185,0	17,8	219,9	15,8
2024	125,2	2,2	187,6	1,4	239,8	9,0

Fonte: Istat, Rilevazione trimestrale del fatturato dei servizi (R)

Poste e telecomunicazioni

Il comparto poste e telecomunicazioni è costituito da un settore tradizionale, ma in costante adeguamento tecnologico come quello legato ai servizi di raccolta, smistamento e distribuzione della corrispondenza e dei pacchi, e da un settore altamente innovativo legato alle attività di trasmissione di dati, voce e immagini, che è parte dell'universo dell'*Information and communication technologies* (ICT). Nel loro complesso, queste attività formano un comparto strategico per la connettività del Paese e giocano un ruolo essenziale nello sviluppo economico, nella digitalizzazione e nell'integrazione dei mercati.

Le imprese attive nelle poste e attività di corriere raggiungono nel 2022 le 3.610 unità, nelle quali operano 140,3 mila addetti; di questi, circa il 98,0 per cento sono dipendenti. La dimensione media aziendale è di 38,9 addetti con un valore aggiunto pari a 40,5 mila

euro per addetto e un costo del lavoro per dipendente di 41,5 mila euro. Gli investimenti sono piuttosto esigui e sono pari a 2,3 mila euro per addetto.

Nelle telecomunicazioni operano 3.813 imprese che, con una dimensione media di 21,4 addetti, raggiungono un valore aggiunto di 185,0 mila euro per addetto e operano investimenti per 64,3 mila euro per addetto; il costo del lavoro per dipendente è pari a 64,6 mila euro.

Particolarmenete performanti sono le 18 imprese operanti nelle comunicazioni mobili, che presentano gli indicatori più elevati di tutto il settore Poste e telecomunicazioni per quanto riguarda: dimensione media (819,2 addetti), fatturato (566,2 mila euro per addetto), valore aggiunto (338,8 mila euro per addetto) e investimenti (113,7 mila euro per addetto).

Di particolare rilievo è anche il comparto della telefonia fissa, nel quale operano 256 imprese che presentano una dimensione media di 203,7 addetti e occupano il 63,8 per cento del personale di settore, realizzano il 60,5 per cento degli investimenti e quote di poco inferiori al 60,0 per cento per quanto riguarda fatturato e valore aggiunto.

Il comparto delle telecomunicazioni satellitari si distingue, invece, per l'indicatore del costo del lavoro più elevato (76,8 mila euro per dipendente), mentre, molto più frammentato risulta il comparto delle altre attività di telecomunicazione (internet point e altri fornitori di servizi di accesso a Internet), cui appartengono il 92,2 per cento delle imprese del settore, che sono per lo più di dimensioni ridotte (3,7 addetti in media) e presentano indicatori di *performance* molto bassi.

Indici di fatturato per poste e telecomunicazioni

Nella media del 2024 gli indici di fatturato, rispetto all'anno precedente, presentano una variazione positiva più marcata per il settore dei servizi IT e altri servizi informativi (+6,0 per cento) e per i servizi postali (+4,1 per cento), mentre si registra una crescita moderata per il settore delle telecomunicazioni (+0,2 per cento)..

Prospetto 20.8 Indici del fatturato a prezzi correnti delle imprese di telecomunicazioni, servizi IT e altri servizi informativi e servizi postali. Base 2015=100
Anni 2021-2024

ANNI	Telecomunicazioni		Servizi IT e altri servizi informativi		Servizi postali	
	Indici	Variazioni % sull'anno precedente	Indici	Variazioni % sull'anno precedente	Indici	Variazioni % sull'anno precedente
2021	100,0		100		100,0	
2022	101,5	1,5	110,3	10,3	104,2	4,2
2023	100,9	-0,6	116,4	5,5	104,9	0,7
2024	101,1	0,2	123,4	6,0	109,2	4,1

Fonte: Istat, Rilevazione trimestrale del fatturato dei servizi (R)

Informatica e attività connesse

Nel settore della produzione del software, consulenza informatica e delle attività connesse operano oltre 57,2 mila imprese che impiegano circa 355,0 mila addetti. Il costo medio del lavoro è pari a 56,4 mila euro per dipendente, il valore aggiunto per addetto è di 72,8 mila euro e il fatturato medio si attesta sui 144,5 mila euro. Ridotto il valore medio degli investimenti, che è pari a 4,3 mila euro per addetto.

Le attività di produzione di software non connesso all’edizione rappresentano il 43,8 per cento delle imprese attive nel settore e il 49,4 per cento degli addetti. Queste raggiungono quote vicine al 50,0 per cento del settore per quanto riguarda valore aggiunto, fatturato e spese per il personale. Sono poche di meno le imprese di consulenza nel settore delle tecnologie dell’informatica (38,7 per cento delle imprese attive) che contribuiscono al 32,2 per cento del valore aggiunto e al 29,4 per cento del fatturato del settore di riferimento.

Sono circa 40,2 mila le imprese coinvolte nelle attività dei servizi di informazione e altri servizi informatici, che occupano 127,4 mila addetti. All’interno del settore prevale nettamente il comparto dell’elaborazione dei dati, *hosting* e attività connesse che assorbe l’89,2 per cento degli addetti e l’85,0 per cento delle imprese, realizza l’87,1 per cento del valore aggiunto e il 92,8 per cento degli investimenti.

Le 1.884 imprese operanti nei portali web emergono invece in termini di indicatori medi, con un fatturato di 345,3 mila euro per addetto e un costo del lavoro pari a 72,3 mila euro per dipendente.

APPROFONDIMENTI

Automobile club d’Italia - Aci. 2024. *Open data*. Dati statistici in formato aperto. Roma: Aci. <http://www.aci.it/laci/studi-e-ricerche/dati-e-statistiche/open-data.html>

Eurostat. 2024. *Turnover in services*. Daset. Luxembourg: Statistical Office of the European Communities. https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/sts_setu_m/default/table?lang=en&category=sts.sts_os.sts_os_t

Istituto nazionale di statistica - Istat. 2025. *Incidenti stradali in Italia. Aggiornamento dati provinciali - Anno 2024*. Comunicato stampa. Roma: Istat. <https://www.istat.it/comunicato-stampa/incidenti-stradali-in-italia-aggiornamento-dati-provinciali-anno-2024/>

Istituto nazionale di statistica - Istat. 2024. *Incidenti stradali in Italia - 2024*. Comunicato Stampa del 24 luglio 2025. Roma: Istat. <https://www.istat.it/comunicato-stampa/incidenti-stradali-in-italia-2024/>

Istituto nazionale di statistica - Istat. 2024. *Fatturato dell’industria e dei servizi*. Archivio dei comunicati stampa. Roma: Istat. <https://www.istat.it/tag/fatturato-industria-e-servizi/>

Istituto nazionale di statistica - Istat. 2024. “Industria e servizi - Infrastrutture e trasporti” In Istat. *Noi Italia 2024*. Roma: Istat. <https://noi-italia2024.istat.it/pagina.php?id=3&categoria=13&action=show&L=0>

Istituto nazionale di statistica - Istat. 2024. *Trasporti*. Archivio web. Roma: Istat. <https://www.istat.it/tag/trasporti/>

Istituto nazionale di statistica - Istat. 2023. *Fatturato dei servizi*. Archivio dei comunicati stampa. Roma: Istat. <http://www.istat.it/it/archivio/fatturato+servizi>

Istituto nazionale di statistica - Istat. 2014. *Il quadro congiunturale dei trasporti in Italia* Seminario sull’evoluzione del trasporto in Italia dell’ultimo quinquennio, Roma, 14 aprile 2014. Roma: Istat. <https://www.istat.it/evento/il-quadro-congiunturale-dei-trasporti-in-italia-movimenti-fatturato-e-prezzi/>

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. 2025. *Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti - Anni 2023-2024*. Roma: Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato S.p.A.. <https://www.mit.gov.it/node/21408>