

TRASPORTO MARITTIMO IN ITALIA | ANNO 2024

In forte aumento il traffico di passeggeri via mare, stabile il trasporto merci

Nel 2024 la quantità di merci imbarcate e sbarcate nei porti italiani¹ è sostanzialmente stazionaria (-0,1% rispetto all'anno precedente), mentre il trasporto passeggeri è aumentato dell'11,9%, circa il doppio dell'Ue27 (+6,2%).

Nel 2024 l'Italia resta al primo posto tra i Paesi dell'Ue27 per numero di passeggeri trasportati via mare e al secondo posto dopo l'Olanda per quantità di merci trasportate.

I due principali porti italiani per il trasporto merci, Trieste e Genova, figurano nella *top 20* dell'Ue27 e guadagnano entrambi una posizione rispetto al 2023. Italiani i primi tre porti europei per traffico di passeggeri: Messina, Reggio Calabria e Napoli.

L'Italia conferma la *leadership* nelle crociere a livello europeo, importante volano del turismo. Civitavecchia il porto più trafficato nel 2024.

+8,4%

Incremento del numero di navi approdate nei principali porti italiani nel 2024 rispetto al 2023

Diminuisce la stazza lorda media per nave

+2%

Incremento dei passeggeri imbarcati o sbarcati sulle navi da crociera rispetto al 2023

+30%

Incremento dello scambio di merci con la Spagna, primo Paese per relazioni internazionali via mare nel 2024

In forte crescita principalmente il trasporto delle merci in container

www.istat.it

UFFICIO STAMPA
tel. +39 06 4673.2243/44
ufficiostampa@istat.it

CONTACT CENTRE
contact.istat.it



Nel 2024, i principali porti commerciali italiani, come definiti in base alle nomenclature statistiche internazionali, sono 137 e sono distribuiti lungo le coste di 14 regioni. A loro volta, ai fini delle analisi e della comparazione europea, i porti rilevati sono aggregati in 84 “porti statistici”, definiti considerando come un’unica unità statistica le infrastrutture portuali che gravitano su un porto principale o che hanno una forte prossimità e integrazione geografica, come nel caso degli arcipelaghi delle isole minori.

A livello di ripartizione territoriale, 4 porti statistici sono nel Nord-ovest (tutti in Liguria), 7 nel Nord-est, 18 nel Centro e 55 nel Mezzogiorno, dei quali 27 nelle due Isole maggiori.

Nel 2024, i porti statistici riconosciuti in Italia dalle normative europeeⁱⁱ come “*main ports*”, cioè porti in cui annualmente è movimentato più di un milione di tonnellate di merci o che registrano più di 200mila movimenti di passeggeri, sono 58.

Il Nord traina il trasporto delle merci e il Mezzogiorno quello dei passeggeri

Complessivamente nel 2024 nei porti italiani sono stati effettuati 446.371 approdi di navi adibite al trasporto di merci e/o passeggeri, le quali hanno in media un volume pari a 6.384 di stazza lordaⁱⁱⁱ per nave.

Rispetto al 2023 le navi arrivate in Italia sono aumentate dell’8,4%, mentre la stazza media lorda delle navi è diminuita del 7,5%.

Le regioni nei cui porti sono approdate più navi per il trasporto merci e/o passeggeri sono la Campania e la Sicilia (rispettivamente 139.634 e 110.508 approdi), entrambe in significativo aumento rispetto al 2023 (+17,5% in Campania e +14,1% in Sicilia).



TRASPORTO MARITTIMO: I NUMERI CHIAVE. Anno 2024, valori assoluti e variazioni percentuali rispetto all’anno precedente

RIPARTIZIONE GEOGRAFICA	Merce imbarcata e sbarcata		Passeggeri (non crocieristi) imbarcati e sbarcati		Passeggeri crocieristi imbarcati e sbarcati (esclusi i transiti)		Navi merci e/o passeggeri approdate		Stazza lorda media delle navi approdate		
	(numero di porti rilevanti a livello Ue)	(migliaia di tonnellate)	(var %)	(migliaia)	(var %)	(migliaia)	(var %)	(numero)	(var %)	(valore medio per nave)	(var %)
Nord-Ovest (8)		74.343	-3,2	2.843	9,0	1.086	-2,6	8.831	-5,5	45.139	-2,3
Nord-Est (12)		109.306	3,2	151	-27,5	1.137	-1,4	9.804	2,8	23.342	0,5
Centro (28)		59.802	-4,8	13.741	5,1	1.887	9,7	45.461	-4,5	13.128	3,4
Sud (39)		105.003	1,2	39.466	13,7	529	9,9	206.401	12,3	3.600	-12,9
Isole (50)		132.778	0,5	32.307	15,3	298	-19,3	173.905	8,8	4.946	-1,8
Non specificato		7.323	-3,8	51	-19,5	1	-66,8	1.969	1,2	11.424	-0,7
Totale Italia		488.556	-0,1	88.559	12,6	4.937	2,0	446.371	8,4	6.384	-7,5

Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Italia al secondo posto nell'Ue per il trasporto di merci via mare

A livello europeo, l'Italia si conferma nel 2024 al secondo posto per quantità di merce imbarcata e sbarcata, con una quota del 14,6% sul totale Ue27, subito dopo l'Olanda e appena sopra la Spagna e il Belgio. Segue la Germania, che rispetto al 2023 supera la Francia, diventando sesta in graduatoria.

In Italia, tra il 2024 e il 2023, il commercio via mare è sostanzialmente stabile (-0,07%), a fronte di una lieve riduzione della media europea (-0,22%). Più accentuata la variazione rispetto al 2019, l'anno appena precedente la pandemia da Covid-19: -3,8% per l'Italia contro una diminuzione media europea del -6,8% nello stesso periodo. La differenza con la Spagna, che nel 2023 registrava circa 17 milioni di tonnellate in meno dell'Italia, nel 2024 si è ridotta a soli 2,5 milioni, segnalando la possibilità concreta di un sorpasso nel prossimo futuro.

In Europa, l'Italia si conferma anche nel 2024 il secondo Paese per il trasporto marittimo di rinfusa liquida (che include tra le principali voci il petrolio e il gas) e il sesto per la movimentazione via mare di merce in *container*.

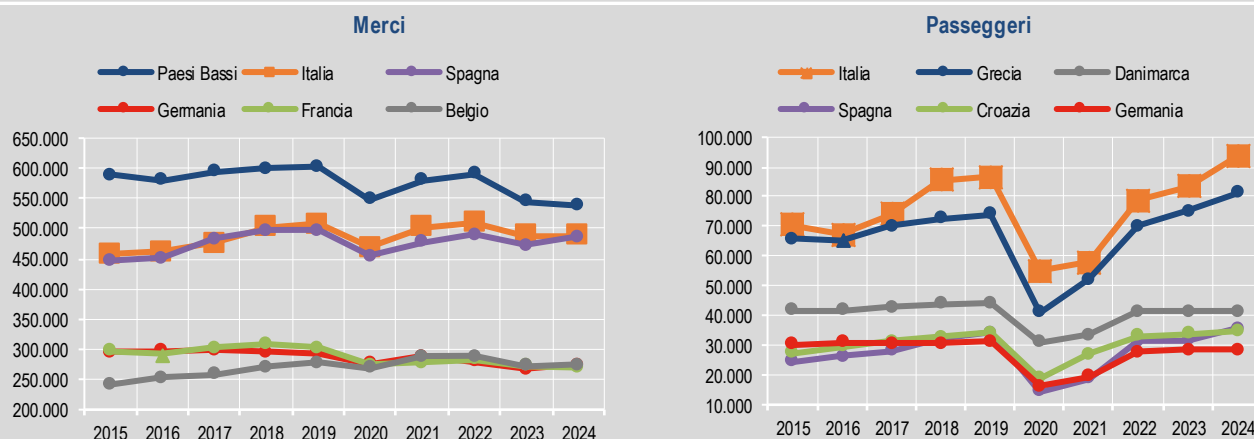
I due più grandi porti italiani, Trieste e Genova, figurano nella *top 20* dei porti europei rispettivamente in sedicesima e diciottesima posizione, guadagnando entrambi una posizione rispetto al 2023.

Trasporto di passeggeri in crescita più della media europea

A livello europeo il trasporto dei passeggeri ha registrato nel 2024 un aumento del 6,2% rispetto all'anno precedente, in Italia l'incremento è stato ampiamente superiore e pari all'11,9%, confermando il nostro Paese al primo posto in Europa per numero di passeggeri imbarcati e sbarcati, con il 22,4% del totale Ue27 e seguito da Grecia e Danimarca. Del resto, rispetto al 2019, mentre l'Ue27 ha sostanzialmente recuperato nel 2024 il calo di attività provocato dalla crisi pandemica (-0,1%), l'Italia ha registrato un incremento del trasporto marittimo dell'8,1%.

I primi tre porti europei per traffico passeggeri sono tutti italiani: Messina, Reggio Calabria (comprensivo del porto di Villa San Giovanni) e Napoli. Seguono il porto di Helsinki e il porto greco del Pireo.

FIGURA 1. PRIMI SEI PAESI EUROPEI PER VOLUMI DI MERCE TRASPORTATA E PASSEGGIERI IMBARCATI E SBARCATI. Anni 2015-2024, merce in migliaia di tonnellate e passeggeri in migliaia di unità



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

In riduzione le navi nei mari italiani, ma aumentano le toccate nei porti

Nel 2024 sono 5.928 le navi che hanno effettuato almeno una toccata in un porto italiano, in riduzione di 26 unità rispetto all'anno precedente. Il numero di toccate nei porti italiani è invece aumentato dell'8,4%, indice di un'attività mediamente maggiore (75 viaggi per nave contro i 69 del 2023).

L'89,6% degli approdi è da attribuire a traghetti e aliscafi (rispettivamente 56,0% e 33,6% del totale). Le toccate degli altri tipi di nave sono così distribuite: 2,4% le portarinfuse liquide, 2% le navi container, 0,6% le portarinfuse solide. Le navi da crociera hanno realizzato l'1,2% degli approdi, mentre i restanti tipi di nave esprimono quote residuali.

Rispetto al 2023 la stazza lorda totale delle navi approdate è aumentata solo dello 0,2%, un dato che, in relazione all'aumento del numero di arrivi, indica una diminuzione della stazza lorda media delle navi (-7,5%), pari a 6.384 nel 2024.

In forte crescita le navi passeggeri, in diminuzione le portarinfuse

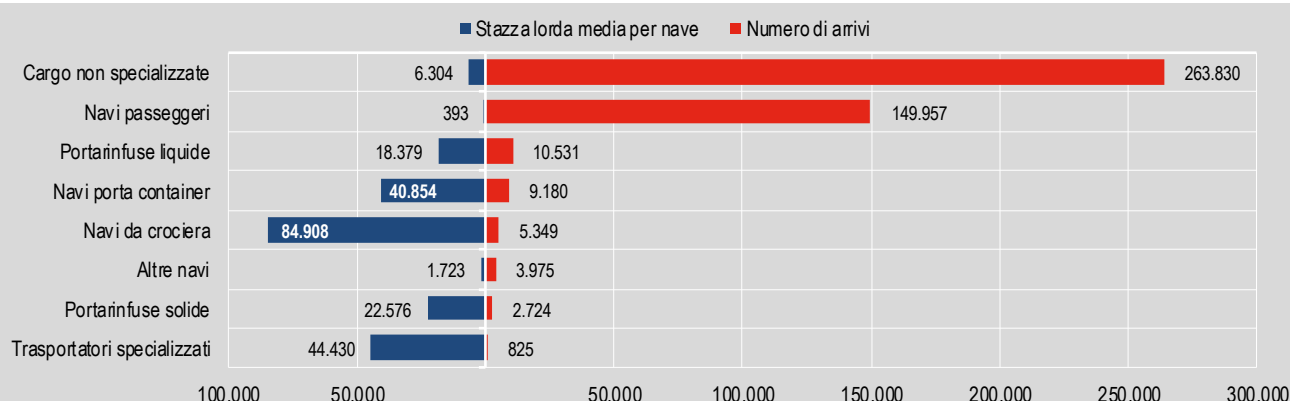
L'aumento del numero totale di approdi nei porti italiani è da attribuire in larga parte agli 86 aliscafi che, pur con 3 sole imbarcazioni in più rispetto alle 83 dell'anno precedente, registrano 150mila toccate contro le 120mila del 2023: un aumento del 22,7%. Nel 2024, ogni aliscafo ha effettuato in media 1.744 toccate nei porti italiani, 271 in più rispetto all'anno precedente.

Cresce, pur in misura minore, anche l'attività delle navi cargo non specializzate (categoria composta principalmente dai traghetti): 1.578 imbarcazioni, 2 in più dell'anno precedente, hanno effettuato in media 167 approdi contro i 163 del 2023, per un totale di oltre 260mila toccate nei porti italiani (+2,6%), che rappresentano il 59,1% del totale.

In diminuzione, invece, la flotta delle navi portarinfuse: nel dettaglio, sono 1.130 le portarinfuse solide e 1.538 le portarinfuse liquide, rispettivamente 3,5% e 4,7% in meno rispetto al 2023. Mentre le prime, nonostante in numero inferiore, hanno effettuato sostanzialmente lo stesso numero di approdi (+0,7%), per le portarinfuse liquide la diminuzione del numero di imbarcazioni si è tradotta in un calo del 3,1% nel numero di toccate effettuate nei porti italiani: oltre 10mila nel 2024.

Il numero di navi porta *container*, che hanno effettuato almeno un approdo nell'ultimo anno, è aumentato da 798 a 840 (+5,2%), mentre il numero di toccate da loro effettuate nei porti italiani è diminuito del 2,8%. Diminuisce anche la stazza lorda media di questo tipo di navi: da oltre 45.500 del 2023 a poco meno di 41mila nel 2024, un andamento in controtendenza rispetto al fenomeno del "gigantismo navale" che ha caratterizzato il commercio marittimo dei *container* negli ultimi anni, che verrà commentato più nel dettaglio nel resto del report.

FIGURA 2. NUMERO DI ARRIVI DELLE NAVI NEI PRINCIPALI* PORTI ITALIANI E STAZZA LORDA MEDIA PER TIPOLOGIA DI NAVE. Anno 2024, valori assoluti e medi



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

* Per "principali" si intendono i porti maggiori per merci (che trasportano più di 1 milione di tonnellate di merce all'anno) o maggiori per passeggeri (che trasportano più di 200 mila passeggeri all'anno)

Rinfusa liquida il principale tipo di carico, più efficiente il trasporto di *container*

Nel 2024 nei porti italiani sono state imbarcate e sbarcate oltre 488 milioni di tonnellate di merci, una quantità sostanzialmente stabile rispetto all'anno precedente (-0,07%).

La tipologia di carico prevalente è la rinfusa liquida (che include tra le principali voci petrolio e gas) che, pur in lieve calo rispetto al 2023 (-1,1%), rappresenta comunque il 40,5% del volume totale delle movimentazioni. A seguire i *container*, che costituiscono il 22% del totale e crescono del 5,6%, e gli automezzi, che rappresentano il 20,4% del totale, ma sono invece in calo del 6,3%. La rinfusa solida rappresenta il 13,1% del totale ed è aumentata del 4,9% rispetto al 2023, il restante 4% della merce trasportata è composto da altri tipi di carico.

I maggiori tre porti per quantità di merce movimentata sono Trieste (53 milioni di tonnellate), Genova (47 milioni) e Gioia Tauro (38 milioni). Seguono Ravenna (27 milioni) e Augusta (26 milioni), che hanno superato Livorno (24 milioni), in calo del 16% rispetto al 2023.

Il porto di Trieste commercia principalmente rinfusa liquida, che rappresenta il 77% dei carichi movimentati nel porto (un quinto del totale nazionale per questa tipologia di carico).

Anche il porto di Gioia Tauro risulta molto specializzato, movimentando quasi esclusivamente merce in *container*, tipologia di carico per la quale il porto calabrese è primo in Italia, con una quota pari a circa un terzo del totale nazionale.

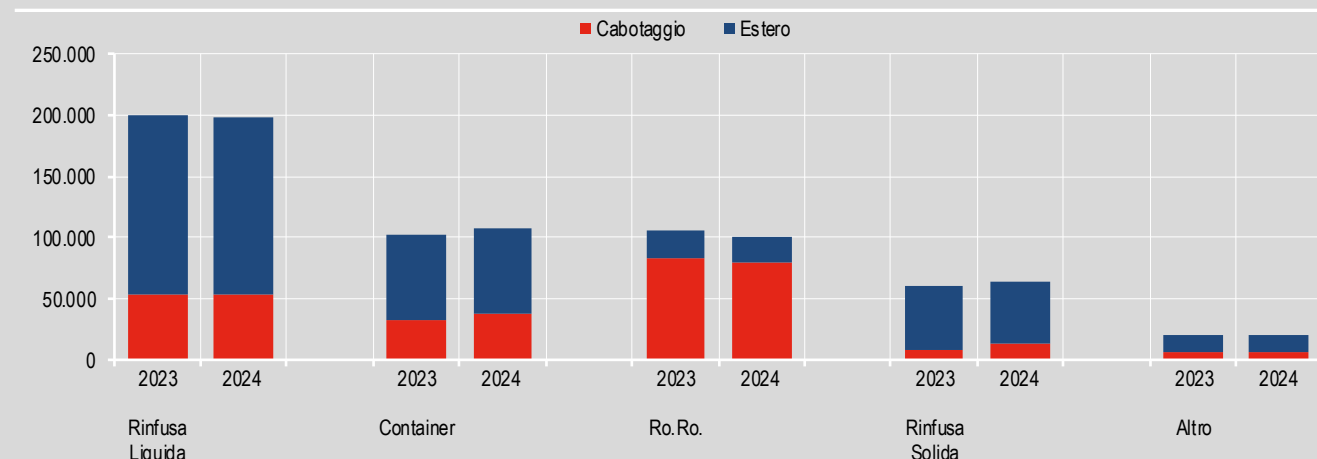
Genova presenta, invece, una distribuzione del tipo di carico maggiormente diversificata.

Per la rinfusa solida è Ravenna il principale porto italiano, con quasi 12 milioni di tonnellate, pari al 44% del volume degli scambi nel porto.

Messina, Reggio Calabria e Livorno si confermano i principali porti per trasporto di automezzi, ognuno con poco più di 10 milioni di tonnellate, nonostante risentano del calo dei Ro-Ro^{iv} registrato rispetto al 2023 (rispettivamente -3,5%, -5,7%, -11,7%).

Un aspetto che merita attenzione è l'aumento delle merci trasportate in *container*. Nonostante la riduzione del numero di approdi e della stazza lorda media delle navi impiegate per questo tipo di carico, si osserva una diversa composizione delle unità *container*, con un incremento di quasi il 60% del numero di grandi *container* (oltre 40 piedi). Inoltre, nel 2024, solo l'1,9% dei grandi *container* risulta vuoto, indice di un notevole miglioramento di efficienza rispetto all'anno precedente, quando la quota era pari al 5,9%. Questo ha contribuito ad ottimizzare i viaggi e ha permesso di movimentare più merce con un numero inferiore di spostamenti, anche utilizzando navi mediamente più piccole.

FIGURA 3. MERCI TRASPORTATE PER TIPO DI CARICO E DESTINAZIONE/PROVENIENZA. Anni 2023 e 2024, valori assoluti in migliaia di tonnellate



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Boom del traffico *container* con la Spagna in seguito alla crisi del Mar Rosso

Nel 2024 il trasporto marittimo interno, cioè la quantità di merce oggetto di navigazione di cabotaggio tra i porti italiani, rappresenta il 38,6% del totale (+0,9% rispetto al 2023); il restante 61,4% dello scambio di merce avviene con porti esteri, per un totale di oltre 300mila tonnellate trasportate attraverso navigazione internazionale, di cui il 74% in entrata.

Il 2024 segna un anno di forte cambiamento nella composizione dei principali *partner* marittimi esteri (vedi Figura 4), cioè i Paesi in cui la merce viene imbarcata o sbarcata e che non coincidono necessariamente con i Paesi produttori o destinatari finali della merce stessa^v.

Il principale Paese *partner* nel 2024 è la Spagna, che registra un forte aumento degli scambi marittimi con l'Italia (34 milioni di tonnellate, +30% rispetto al 2023), e diventa il primo Paese *partner* superando la Turchia, ora seconda. Gli Stati Uniti, terzo *partner* nel 2023, scivolano al quinto posto (-15% gli scambi totali), superati da Russia e Libia. Si riduce l'importanza dell'Egitto, che da quarto diventa settimo, superato anche dalla Grecia.

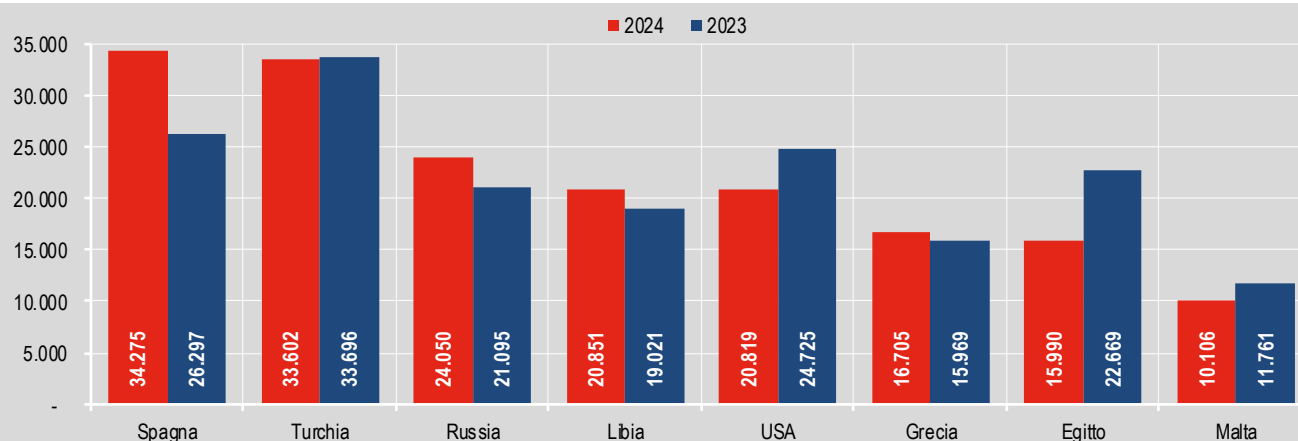
L'aumento del commercio marittimo con la Spagna riguarda principalmente gli scambi di merce in *container*, che raggiungono quasi 13 milioni di tonnellate: +64,9% rispetto al 2023. Tale crescita è da ricondurre all'interdizione di alcune importanti rotte commerciali a causa della crisi politica e dei conflitti militari che interessano la zona del Mar Rosso e in particolare l'*hub* strategico del canale di Suez. La deviazione delle rotte ha determinato il transito dei *container* nei porti di Gioia Tauro e Savona (che include anche il porto di Vado Ligure), il cui traffico con la Spagna (principalmente con il porto di Barcellona) è aumentato rispettivamente del 101% e del 145%.

Gli altri Paesi coinvolti dai cambiamenti delle rotte sono la Grecia, con un aumento degli scambi del 32% che la promuove da settimo *partner* dell'Italia per commercio di *container* nel 2023 a terzo nel 2024, e l'Egitto, che invece segna una diminuzione del 44%, passando nello stesso periodo dal secondo al sesto posto.

Per quanto riguarda la rinfusa liquida, risulta ancora evidente l'impatto del conflitto in Ucraina, con il volume in arrivo dai porti russi pari a circa 20 milioni di tonnellate contro gli oltre 30 milioni del 2022. La Russia rimane, comunque, il principale Paese di provenienza di tale tipologia di carico. Seguono la Libia (19 milioni di tonnellate), la Turchia (16 milioni), gli Stati Uniti (12 milioni) e l'Egitto (10 milioni).

Per la rinfusa solida la Turchia resta il principale *partner* marittimo dell'Italia, ma si segnala anche in questo caso una crescita del 9% degli scambi con la Spagna, che porta quest'ultima a superare il Brasile (in forte calo, -21%), ora terzo. Segue l'Ucraina, che per tale tipo di carico cresce addirittura dell'88% e supera gli Stati Uniti come *partner* dell'Italia per il trasporto marittimo.

FIGURA 4. PRINCIPALI PAESI PARTNER DELL'ITALIA PER LO SCAMBIO DI MERCI VIA MARE. Anni 2024-2023, valori assoluti in migliaia di tonnellate



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Aumentano i passeggeri che si spostano via mare: +12% in un anno

Sono oltre 88 milioni i passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani, escludendo i crocieristi, un traffico in aumento del 12,6% rispetto al 2023.

I porti con il maggior traffico passeggeri sono Messina, Reggio Calabria e Napoli; i primi due con oltre 11 milioni di movimenti di imbarco e sbarco e il terzo con più di 10 milioni. Il porto di Napoli è quello che manifesta la crescita più significativa: +26,5% rispetto al 2023, a fronte di un aumento per i porti di Messina e di Reggio Calabria pari rispettivamente a +2,8% e +2,3%.

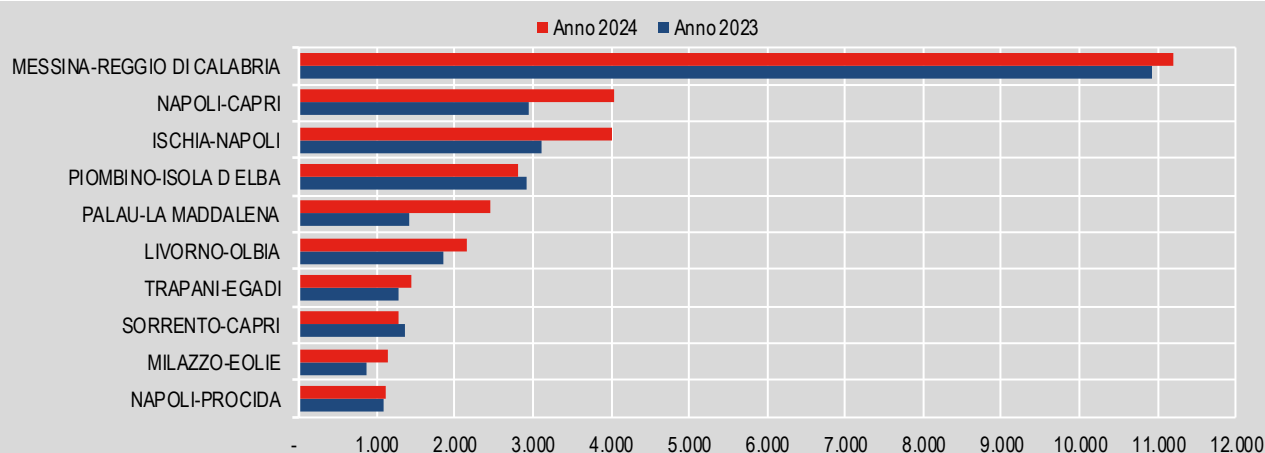
Il principale flusso di passeggeri si registra sullo stretto di Messina, con oltre 11 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati ogni anno per la tratta Messina-Reggio Calabria (+2,6% rispetto al 2023). A seguire, le rotte più importanti corrispondono ai collegamenti con le isole minori e in particolare Napoli-Capri e Napoli-Ischia, entrambe con oltre 4 milioni di passeggeri; Piombino-Isola d'Elba, con 2,8 milioni, Palau-La Maddalena con 2,4 milioni, Livorno-Olbia con 2,1 milioni. Chiudono la classifica delle prime 10 tratte con maggior affluenza di passeggeri quattro collegamenti con le isole minori, ciascuno con oltre un milione di passeggeri: Trapani-Isole Egadi, Sorrento-Capri, Milazzo-Isole Eolie e infine Napoli-Procida.

Per quanto riguarda le rotte internazionali, i collegamenti con maggiore affluenza, quantificabile in oltre 600mila passeggeri imbarcati e sbarcati, sono quelli tra il porto di Livorno e la Francia, sul versante tirrenico, e tra il porto di Bari e l'Albania, sul versante adriatico.

La crescita del 2024 rispetto all'anno precedente non modifica la distribuzione percentuale, su base trimestrale, del totale dei passeggeri imbarcati e sbarcati nei porti italiani che rimane pressoché invariata: nello specifico, il 12,1% dei passeggeri nel primo trimestre, il 26,9% nel secondo, il 44% nel terzo e il restante 17% nell'ultimo trimestre, confermando il carattere di forte stagionalità del trasporto marittimo di passeggeri.

FIGURA 5. PASSEGGERI IMBARCATI E SBARCATI PER LE PRIME 10 TRATTE DI CABOTAGGIO.

Anni 2024-2023, valori assoluti



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Il turismo crocieristico: l'Italia conferma il primato europeo

Negli ultimi 10 anni - con la sola eccezione del 2020, quando la pandemia da Covid-19 ha completamente paralizzato le attività del settore - l'Italia ha mantenuto il primato in Europa per numero di crocieristi imbarcati e sbarcati nei porti nazionali.

Nel 2024 i porti italiani hanno registrato quasi 5 milioni di passeggeri, contando solo le persone che hanno iniziato o terminato una crociera nei porti nazionali (da questo conteggio sono esclusi i crocieristi in transito). Questo numero corrisponde a oltre un quarto (il 27,6%) dei 17,8 milioni di crocieristi sbarcati o imbarcati nei porti dei 27 Paesi dell'Unione europea.

Rispetto all'anno precedente, il numero di passeggeri crocieristi è aumentato del 2,0%, mentre il numero di navi da crociera arrivate nei porti italiani è cresciuto dello 0,9%. Nonostante questi risultati positivi, si riscontra ancora da colmare un divario dell'1,6% di crocieristi sbarcati e imbarcati nei porti italiani, rispetto ai livelli pre-pandemia del 2019, quando i flussi di passeggeri raggiungevano numeri ancora più elevati.

Civitavecchia conferma il primato di porto crocieristico italiano anche nel 2024 risultando il più trafficato sia per numero di passeggeri che per toccate, con 1,8 milioni di passeggeri imbarcati e sbarcati (+7,8% rispetto all'anno precedente) e 888 navi da crociera approdate.

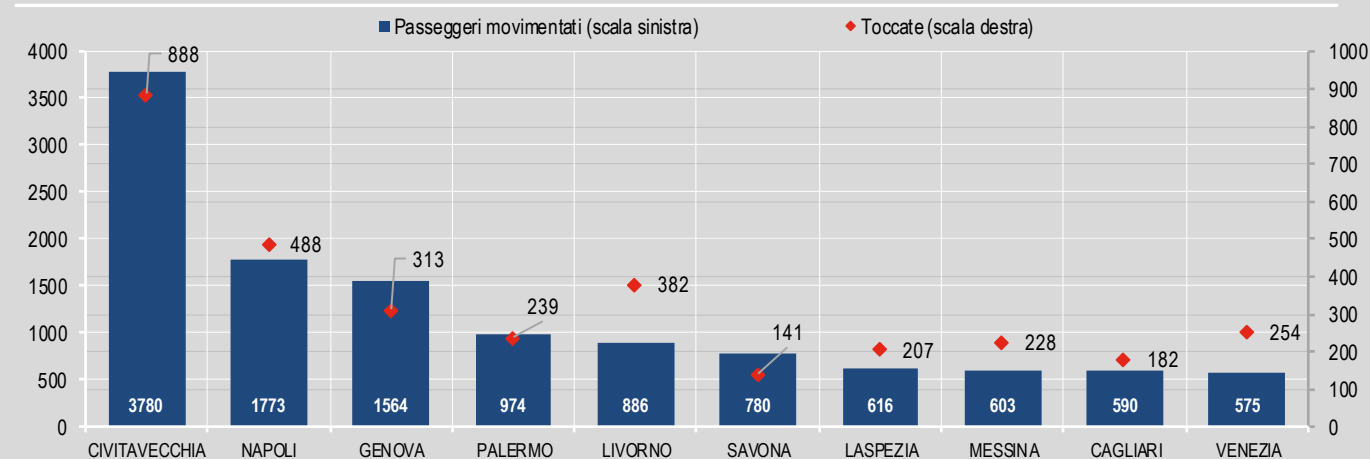
Al secondo posto per numero di crocieristi, con oltre 600mila passeggeri, si posiziona il porto di Genova (+6% rispetto al 2023), seguito da Venezia con 494mila passeggeri (+16,5% rispetto al 2023).

Se si considera il numero di toccate, il secondo posto nel 2024 va assegnato al porto di Napoli, con 488 approdi, e a seguire al porto di Livorno, con 382 toccate.

Il Mar Tirreno detiene la quota maggiore di crocieristi, pari al 47,6% del totale dei passeggeri imbarcati o sbarcati, seguito dal Mar Adriatico con il 28,1% e dal Mar Ligure con il 22,0%.

La resilienza del settore a fronte della crisi pandemica e il progressivo incremento del numero di passeggeri negli ultimi anni confermano come il traffico crocieristico sia diventato ormai un segmento importante del turismo in Italia e come il nostro Paese sia una delle principali destinazioni della navigazione crocieristica a livello internazionale.

FIGURA 6. I PRIMI PORTI CROCIERISTI IN ITALIA PER PASSEGGERI IMBARCATI E SBARCATI. Anno 2024
valori assoluti



Fonte: Istat, Trasporto marittimo

Glossario

Approdi: luogo dove le navi o i natanti possono fermarsi, attraccare o ormeggiare. Si può intendere anche in termini di evento, come sinonimo di "arrivo" di una nave in un porto.

Container: cassa speciale adibita al trasporto di merci, rinforzata e sovrapponibile, che può essere trasbordata orizzontalmente o verticalmente. Ha dimensioni differenti e, in base alla tipologia di merce che deve contenere, può essere variamente classificato a seconda dell'uso cui è destinato (*container* per uso generico, per uso specifico, per carico specifico). Il *container* è utilizzato per il trasporto intermodale. Le dimensioni dei *container* rilevati per il trasporto marittimo sono quattro: 20 piedi, tra 20 e 40 piedi, 40 piedi, oltre 40 piedi.

IMO: numero identificativo univoco, composto da sette cifre, assegnato alle navi di stazza superiore a 100 tonnellate e con propulsione propria. Serve a identificare la nave in modo permanente durante tutta la sua vita utile, indipendentemente da cambi di nome, bandiera o armatore. L'acronimo sta per "International Maritime Organization", l'Agenzia delle Nazioni Unite che si occupa di sicurezza marittima.

Merce: beni trasportati la cui quantità è espressa in peso, includendo il loro immediato imballaggio, ma al netto del mezzo di trasporto, sia esso un contenitore, un automezzo o un mezzo trainato. Sono inclusi gli automezzi nuovi e gli animali vivi non trasportati in automezzo. Sono incluse merci trasportate verso impianti *off-shore* o recuperate dai fondi marini e scaricate nei porti (come il petrolio estratto da piattaforme *off-shore*), mentre sono esclusi i depositi e i rifornimenti messi a disposizione delle navi (bunkeraggio).

Nave da crociera: nave destinata a fornire ai passeggeri un'esperienza turistica e dotata di cabine per tutti i passeggeri e strutture per l'intrattenimento a bordo. Sono escluse le navi che effettuano i normali servizi di traghetto.

Navigazione di cabotaggio: trasporto di merci e passeggeri effettuato esclusivamente tra porti nazionali.

Navigazione di corto raggio (Short sea shipping): movimento via mare di merci e passeggeri tra porti localizzati nell'Europa geografica o tra questi e i porti situati in Paesi non europei con una linea costiera che si affaccia sui mari chiusi alle frontiere dell'Europa. Esso comprende, quindi, il trasporto marittimo nazionale ed internazionale, inclusi i servizi all'adduzione, lungo la costa e con le isole, i fiumi e i laghi, insieme al trasporto marittimo tra gli Stati membri dell'Unione europea con la Norvegia e l'Islanda, nonché altri Paesi che si affacciano sul Mar Baltico (Russia), sul Mar Nero (Bulgaria, Georgia, Romania, Russia, Turchia, Ucraina) e sul Mar Mediterraneo (Albania, Bosnia-Erzegovina, Croazia, Montenegro, Turchia, Gibilterra, Siria, Libano, Israele, Egitto, Libia, Tunisia, Algeria, Marocco).

Navigazione di lungo raggio: trasporto di merci e passeggeri tra porti nazionali e porti esteri non inclusi nella navigazione di corto raggio.

Navigazione internazionale: trasporto di merci e passeggeri tra porti nazionali e porti esteri.

Passeggeri crocieristi: i passeggeri il cui viaggio inizia o termina nel porto dichiarante e pernottano sulla nave. Sono esclusi i passeggeri in transito.

Passeggeri crocieristi in transito: passeggeri il cui viaggio non inizia e non termina nel porto dichiarante. Sono le persone che nel porto dichiarante possono restare a bordo della nave o possono scendere in giornata nel porto, ma poi risalgono sulla nave per proseguire la loro crociera.

Passeggeri imbarcati: passeggeri il cui viaggio inizia nel porto dichiarante.

Passeggeri sbarcati: passeggeri il cui viaggio termina nel porto dichiarante.

Portata lorda (DWT, deadweight): misura in tonnellate della capacità di carico di una nave. In conformità con le disposizioni della normativa europea è la differenza espressa in tonnellate tra il dislocamento di una nave, consentito dal bordo libero estivo, in acqua con un peso specifico di 1,025 e il peso a vuoto della nave stessa, ossia il suo dislocamento, espresso in tonnellate, senza carico, combustibile, lubrificante, acqua di zavorra, acqua fresca e acqua potabile contenuta in serbatoi, provviste soggette a consumo, passeggeri, equipaggio e loro effetti personali.

Porti statistici: porti rilevati a fini statistici sono i porti marittimi "commerciali" - cioè i porti con sbocco sul mare che hanno un traffico di merci con funzione commerciale e logistica, industriale e petrolifera e/o di servizio di trasporto passeggeri, ivi compresi i crocieristi - che vengono rilevati a fini statistici per descrivere gli spostamenti di navi e il trasporto di passeggeri e di merci sulla base di regolamenti europei. Sono esclusi i porti fluviali e quelli unicamente o precipuamente turistici e/o con funzione peschereccia.

Rinfusa: merce trasportata priva di un carico unitario di riferimento (non viaggia in *container*, Ro.Ro., ecc.). Si distingue in rinfusa liquida (ad esempio petrolio, gas, ecc.) e rinfusa solida (ad esempio metalli, cereali, ecc.).

Ro-Ro (Roll-on/roll-off): carico che per l'imbarco e lo sbarco non richiede l'ausilio di gru o altri mezzi meccanici esterni, perché composto dalla merce disposta su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli semoventi dotati di proprie ruote, siano essi automezzi o mezzi trainati.

Spazi adibiti al carico: ai fini del calcolo della stazza, si intendono gli spazi chiusi destinati al trasporto di merci da caricare sulla nave.

Stazza lorda (GT, *gross tonnage*): è una misura adimensionale che rappresenta il volume totale di tutti gli spazi chiusi di una nave, inclusi sala macchine, serbatoi e zone equipaggio, ed è calcolata in conformità con le disposizioni della Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi, conclusa a Londra il 23 giugno 1969 come volume totale degli spazi chiusi in metri cubi, moltiplicato per un coefficiente logaritmico, definito dalle norme internazionali, secondo la seguente formula:

$$GT = K_1 V$$

dove:

V = Volume totale di tutti gli spazi chiusi della nave, espresso in metri cubi;

$K_1 = 0,2 + 0,02 \log_{10} V$ (o come tabulato nell'appendice 2 della suddetta Convenzione).

Stazza lorda media per nave: misura calcolata dividendo il totale delle stazze lorde per il totale delle navi.

Stazza netta (NT, *net tonnage*): rappresenta il solo volume destinato ai passeggeri e/o al carico delle merci ed è determinata in base alle disposizioni e alla formula della Convenzione internazionale sulla stazzatura delle navi del 1969.

TEU (*Twenty-foot Equivalent Unit*): unità equivalente a 20 piedi, è una misura standardizzata. È l'unità statistica, basata su un container ISO di 20 piedi di lunghezza (6,10 m), che funge da parametro di riferimento per *container* di differenti dimensioni, utilizzata per misurare la capacità di navi portacontainer o di terminali. Un *container* ISO da 20 piedi corrisponde a una TEU; un *container* ISO da 40 piedi corrisponde a 2 TEU; un *container* di lunghezza compresa tra 20 e 40 piedi corrisponde a 1,50 TEU; un *container* di lunghezza superiore a 40 piedi corrisponde a 2,25 TEU.

Toccata: si intende l'attracco di una nave in un porto.

Traffico merci (o merci movimentate): insieme delle merci imbarcate e sbarcate nel porto dichiarante.

Traffico passeggeri (o passeggeri movimentati): insieme dei passeggeri e dei crocieristi imbarcati e sbarcati. Sono esclusi i crocieristi in transito: coloro che risultano a bordo della nave perché non hanno ancora concluso la crociera.

Trasporto marittimo: ogni movimentazione di merci e/o di passeggeri effettuata utilizzando navi mercantili per viaggi parzialmente o interamente marittimi. Sono inclusi i trasporti che interessano un solo porto (movimentazione di merci trasportate verso impianti offshore o che vengono scaricate in mare o estratte dal fondale marino e scaricate in porto). Sono esclusi i rifornimenti e le provviste fornite alle navi nei porti, mentre sono inclusi i rifornimenti di carburante alle navi al largo. Sono inclusi i trasferimenti fluvio-marittimi delle merci effettuati mediante navi mercantili. Sono esclusi i trasferimenti di merci su imbarcazioni per la navigazione interna tra porti marittimi e porti della navigazione interna: tali spostamenti rientrano nei trasporti su vie navigabili interne. Sono esclusi i trasferimenti di merci effettuati all'interno di un porto, tra bacini o banchine differenti dello stesso porto.

Nota metodologica

Rilevazione sul trasporto marittimo

La rilevazione sul trasporto marittimo fornisce statistiche relative al trasporto di merci e di passeggeri effettuato a fini commerciali ed è svolta dall'Istat secondo le modalità previste dal Regolamento (UE) n. 1090/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 24 novembre 2010, che modifica la Direttiva 2009/42/CE e successive modifiche.

La rilevazione ha carattere censuario, riferendosi all'insieme di tutti gli arrivi e di tutte le partenze effettuate con finalità commerciali nei porti italiani da navi la cui stazza lorda è almeno pari a 100. Sono esclusi dal dominio di osservazione i pescherecci, le navi militari, le imbarcazioni a vela e gli *yacht*.

La rilevazione è continua nel tempo e coinvolge tutte le agenzie marittime, gli spedizionieri e gli armatori delle navi movimentate nei porti italiani, al fine di raccogliere dati sul viaggio di una o più navi, e del rispettivo carico di passeggeri e merci, di cui gli stessi raccomandatori hanno gestito l'imbarco o lo sbarco sul proprio territorio.

Le fonti amministrative utilizzate, Pmis (*Port Management Information System*) e Nmsw-Pmis (*National Maritime Single Window - Port Management Information System*), sono gestite dal Ministero dei trasporti e delle infrastrutture – Comando generale delle Capitanerie di Porto.

Sul portale dell'Istituto [IstatData](#) vengono diffusi i principali dati di merci e passeggeri per porto di imbarco e sbarco. Una tavola è dedicata alle merci per porto di imbarco e sbarco e tipo di carico (Contenitori, Rinfusa liquida, Rinfusa solida, Ro ro, Altro carico). Un'altra tavola riporta la navigazione internazionale per Paesi con almeno un milione di tonnellate movimentate e macro categorie di merci. A livello regionale, sono disponibili i dati delle merci sulla navigazione di cabotaggio per regione italiana di imbarco e sbarco e una tabella riepilogativa delle merci, navi arrivate e tonnellate di stazza lorda per regione.

Ulteriori dati, anche trimestrali, sono disponibili nella banca dati di Eurostat.

Ai fini dell'indagine statistica costituiscono la popolazione oggetto di osservazione i movimenti navali effettuati nei porti marittimi "commerciali", cioè i porti con sbocco sul mare che hanno un traffico di merci con funzione commerciale e logistica, industriale e petrolifera e/o di servizio di trasporto passeggeri, ivi compresi i crocieristi. Sono esclusi i porti fluviali e quelli unicamente o precipuamente con funzione peschereccia e/o turistici (questi ultimi sono definiti come strutture amovibili ed inamovibili realizzate con opere a terra e a mare allo scopo di servire unicamente o precipuamente la nautica da diporto ed il diportista nautico, anche mediante l'apprestamento di servizi complementari (D.P.R. 2 dicembre 1997, n. 509, art. 2; per approfondimenti sull'argomento si rimanda al report del ministero "Il Diporto Nautico in Italia - Anno 2020").

Il "porto è dunque una zona di terra e acqua munita di infrastrutture ed attrezzature idonee a consentire, principalmente, l'attracco di imbarcazioni e lo svolgimento delle relative operazioni di carico, scarico e deposito di merci, la ricezione e la consegna di tali merci e l'imbarco e lo sbarco di passeggeri, membri dell'equipaggio e altre persone, e di ogni altra infrastruttura necessaria agli operatori di trasporto all'interno della zona portuale.

In termini funzionali, in base alle definizioni del Ministero si definiscono "porti principali" i porti che da un punto di vista amministrativo rivestono un interesse nazionale o territoriale (per la lista completa e l'anagrafica si rimanda al sito del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili <http://dati.mit.gov.it/catalog/dataset/porti>).

In termini statistici, il "porto statistico" comprende uno o più porti, normalmente controllati da un'unica autorità portuale o Capitaneria di porto, in grado di registrare gli spostamenti di navi e di passeggeri e i trasferimenti di merci. Non tutti i porti sotto il controllo di una singola autorità portuale devono essere inclusi in un porto statistico associato (Glossario delle statistiche dei trasporti. V Edizione, 2019; Eurostat).

La Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE), a metà novembre di ciascun anno, invia all'Istat un file con l'elenco dei porti statistici da rilevare, le informazioni identificative e descrittive di ciascuno di essi, l'indicazione di eventuali nuovi porti inseriti in elenco e di quelli eventualmente chiusi o aggregati a fini di analisi, le variazioni dei codici identificativi (LOCODE) ed ogni altra informazione utile per garantire una confrontabilità dei dati a livello internazionale.

Ai fini delle rilevazioni statistiche, in base alla Direttiva europea n. 2009/42/CE di Eurostat, i "porti statistici" sono di stinti in:

- "Porti principali" (*Main port/Selected port*), cioè i porti statistici che, annualmente, movimentano più di un milione di tonnellate di (imbarcata o sbarcata) e/o più di duecentomila passeggeri (imbarcati o sbarcati) (Direttiva europea n. 2009/42/Ce);
- "Altri porti" (*Non-selected ports*), cioè tutti gli altri porti statistici non inclusi nella precedente categoria.

Principali novità del processo di raccolta, correzione, integrazione ed elaborazione dei dati

A partire dal 2023 è stato realizzato un nuovo questionario sulla piattaforma Istat Gino, per accedere al quale è necessario autenticarsi nel portale delle imprese.

Sempre dal 2023, le navi da crociera sono state scorporate dall'indagine tradizionale delle navi mercantili, per garantire maggiore rilievo all'analisi statistica del turismo crocieristico.

Questionario del turismo crocieristico

Il questionario va compilato per tutte le crociere e le relative informazioni sulle navi da crociera che approdano nei porti italiani.

Le informazioni richieste, per ogni nave da crociera e per singola data di approdo in un porto italiano, sono le seguenti: numero di passeggeri crocieristi imbarcati, vale a dire i passeggeri la cui crociera inizia nel porto di approdo della nave; numero di passeggeri crocieristi sbarcati, cioè i passeggeri la cui crociera termina nel porto di approdo della nave; numero di passeggeri in transito che sono le persone già a bordo, che nel porto di approdo possono restare sulla nave o possono scendere in giornata, ma poi tornano a bordo per proseguire la loro crociera; porto di provenienza e porto di destinazione, relativi rispettivamente alla tappa immediatamente precedente e successiva della crociera.

Classificazione delle navi

A seguito di un'analisi più dettagliata del sistema di codifica standard per tipo di nave (*ship-type*), impiegato per classificare le navi a fini statistici, in ottemperanza all'Allegato VI della Direttiva europea n. 42 del 2009, e secondo le richieste di Eurostat, nel 2023 si è verificato un *break* strutturale per quanto riguarda la classificazione delle navi adibite al trasporto di passeggeri, che (escludendo le crociere) rientrano nei tipi nave "general cargo" e "nave passeggeri": infatti alcune imbarcazioni, principalmente aliscafi che erano precedentemente classificati come traghetti, rientrando così nella categoria delle "general cargo", sono state correttamente riclassificate nella categoria "navi passeggeri", modificando la proporzione tra le due categorie a partire dal 2023.

Metodologia di integrazione dei dati

Il tasso di mancata risposta totale si attesta intorno al 20-25% del totale dei viaggi. Per questa quota di viaggi, si ricorre ad una metodologia di integrazione con i dati di fonte amministrativa. Tale metodologia è stata in parte modificata, nel rispetto del miglioramento della qualità dei dati, principalmente per mezzo di: una più precisa classificazione delle navi; un raccordo più accurato tra i porti indicati nelle fonti amministrative e quelli definiti da Eurostat come porti statistici; l'introduzione come variabile obbligatoria nell'indagine Istat del VisitID, che corrisponde al codice sosta univoco della nave, rilasciato in maniera automatica dall'Autorità marittima competente nella fase di espletamento della pratica amministrativa di attracco della nave in un porto. Il VisitID rappresenta la variabile chiave per una metodologia di integrazione tra l'indagine Istat e le fonti amministrative, garantendo un *record linkage* di tipo deterministico più efficace, rispetto alla metodologia precedente, che imponeva la corrispondenza in contemporanea di più variabili a volte soggette ad errore in una delle due fonti (per esempio per il porto di origine/destinazione della nave). Questa nuova fase del processo ha reso possibile una diminuzione del tasso di integrazione di "finti" viaggi mancanti.

Uso dei dati AIS, di fonte *big data*, come ulteriore fonte di controllo

Dal 2023 è stata introdotta un'ulteriore fonte innovativa basata su *big data*: i segnali AIS (*Automatic Identification System*). Si tratta di un sistema di tracciamento automatico delle navi, utilizzato nel mondo marittimo principalmente per scopi di sicurezza al fine di evitare le collisioni tra le unità in navigazione. I dati trasmessi consentono alle autorità marittime di monitorare i movimenti delle navi, ma, opportunamente trattati, costituiscono una fonte utile ai fini della produzione statistica. Al momento i dati AIS sono utilizzati come strumento di controllo e correzione dei dati, principalmente nei casi che presentano incongruenze tra le fonti tradizionali (indagine Istat e fonte amministrativa), rivelandosi un valido supporto per il miglioramento della qualità dei dati.

Link

Eurostat – Database - <https://ec.europa.eu/eurostat/web/main/data/database/>

Istat – Informazioni sulla rilevazione "Trasporto marittimo" - <https://www.istat.it/it/archivio/14330/>

Istat – Atlante Statistico delle Infrastrutture - <https://asti.istat.it/asti/>

Istat – Evento Nuove fonti per le statistiche territoriali. Risultati e prospettive Presentazione - <https://www.istat.it/evento/nuove-fonti-per-le-statistiche-territoriali-risultati-e-prospettive/>

Per chiarimenti tecnici e metodologici

Norina Salamone

tel. +39 06 4673 5938

norina.salamone@istat.it

Mauro Caspanello

tel. +39 06 4673 7228

mauro2.caspanello@istat.it

Chiara Riccobono

tel. +39 06 4673 5943

chiara.riccobono@istat.it

NOTE

ⁱ Lungo le coste italiane si contano 137 porti che effettuano scambi commerciali di merci e/o passeggeri (sono esclusi i porti fluviali, turistici e quelli esclusivamente per la pesca).

ⁱⁱ Direttiva europea n. 42 del 2009.

ⁱⁱⁱ La stazza lorda è una misura adimensionale determinata e calcolata come specificato nel Glossario.

^{iv} Acronimo di *roll on/roll off*: carico che per l'imbarco e lo sbarco non richiede l'ausilio di gru o altri mezzi meccanici esterni, perché composto da merce disposta su pianali o in contenitori, caricati e scaricati per mezzo di veicoli semoventi dotati di proprie ruote, siano essi automezzi o mezzi trainati.

^v Un caso particolarmente significativo è il petrolio greggio estratto da diversi Paesi della zona del Mar Caspio, che tramite un'imponente rete di oleodotti arriva nei porti russi, dove è poi imbarcato verso l'Europa. A tale proposito, si segnala che le statistiche marittime includono anche le merci imbarcate nei porti russi, ma prodotte in altri Paesi, e che l'embargo marittimo Ue nei confronti della Russia riguarda principalmente le merci prodotte in questo Paese, indipendentemente dal porto di carico o scarico.