

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La fotografia dei porti italiani degli ultimi 20 anni: chi scende e chi sale

Nicola Capuzzo · Friday, January 9th, 2026

*Contributo a Cura di Luca Antonellini **

** independent consultant*

Nel periodo 2000-2024, secondo i dati Istat, il traffico complessivo dei porti italiani ha superato i 500 milioni di tonnellate (MT) per otto volte: ogni anno dal 2005 al 2008 e nei bienni 2018-2019 e 2021-2022. I migliori risultati sono stati raggiunti nel triennio 2006-2008, con un record per il 2007 di 537 MT. I peggiori nel 2014 con 443 MT.

In tale periodo la portualità italiana si è collocata fino al 2007 al primo posto tra i Paesi che attualmente appartengono all'Unione Europea (Tav. A). Negli anni successivi è stata superata dall'Olanda e ha mantenuto stabilmente la seconda posizione, davanti alla Spagna (fatta eccezione per il 2017). Il gap con l'Olanda nell'ultimo biennio è sceso sotto i 60 MT. Va tuttavia segnalato che i porti del Regno Unito, dal 2000 al 2014, hanno sempre superato i 500 MT/anno.

Le statistiche Istat, oltre a coprire l'intero arco portuale nazionale, differiscono da quelle delle Autorità di Sistema Portuale per modalità di raccolta, elaborazione e controllo. Inoltre, esistono scostamenti anche in termini metodologici.

I porti italiani non si sono mostrati particolarmente resilienti né alle crisi globali: -11% nel 2009 vs il 2008 (shock economico) e -8% nel 2020 vs 2019 (pandemia). Né a quelle interne, con un calo progressivo nel triennio 2012-2014 (-11% 2014 vs 2011) a seguito di continui ribassi del Pil.

Nel testo – ove non diversamente indicato – il 2007 verrà preso come riferimento per confronti con il 2024.

In termini di origine/destinazione delle merci, a fronte di un calo nel periodo 2007-2024 del traffico internazionale, più marcato per le merci sbarcate (CAGR -1,25%), è invece aumentato il trasporto di cabotaggio (+6%). Con riferimento al traffico internazionale, tra il 2000 e il 2024, in media, le merci imbarcate hanno rappresentato il 26% del totale.

Riguardo alle modalità di condizionamento (Tav. B), la crescita maggiore nel periodo 2007-2024 è stata registrata dal trasporto su Ro-Ro (+38%), seguita da quello in contenitore (grazie anche alla componente di transhipment). Sono diminuite invece le rinfuse liquide (-19%) e solide (-37%), nonché la merce varia non unitizzata. Tali cali sono ascrivibili principalmente a una contrazione nell'approvvigionamento di prodotti energetici (petrolio e carbone) nonché di minerali metalliferi e materiali da costruzione.

Nel cabotaggio, tra il 2007 e il 2024, sono cresciute le merci in contenitore (CAGR 3,3%) e quelle su ro-ro (CAGR 1,7%). In calo invece le altre modalità di condizionamento. Con riferimento ai container in cabotaggio, è opportuno ricordare che la modalità hub & spoke fa computare lo stesso container (e la relativa merce), per tre volte all'interno del dato statistico complessivo, contribuendo a distorcere la percezione dell'importanza del traffico, ove non si valutino invece le performance del terminal in cui si effettua il transhipment.

Eurostat consente di fare una analisi di maggior dettaglio – intesa come la composizione dei prodotti principali o delle tipologie prevalenti – in relazione alle diverse modalità di condizionamento. Un focus per il 2024 mostra: rinfuse liquide (43% petrolio greggio, 40% petrolio raffinato, 7% gas liquefatto); rinfuse solide (21% prodotti agricoli, 18% minerale di ferro, 9% carbone); merci in container (44% in contenitori da 40', 43% da 20'); merci su ro-ro (48% su veicoli non accompagnati, 43% su veicoli accompagnati), altre merci varie (41% prodotti metallurgici).

Sempre Eurostat riporta una contrazione per il primo trimestre 2025, rispetto ai Q1 del biennio precedente.

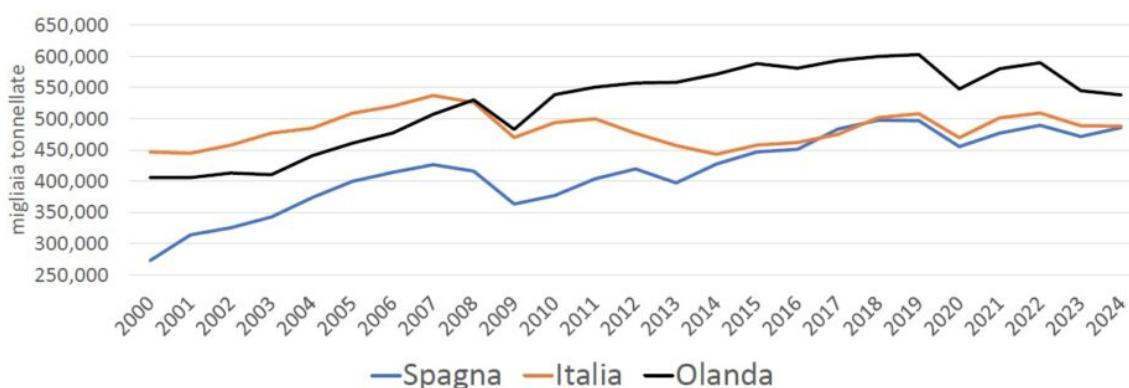
Nel periodo 2000-2024, il valore medio delle tonnellate movimentate nei porti italiani per abitante è stato di 8,2 tonnellate (9,2 nel 2007), con una popolazione residente che negli ultimi dieci anni è calata costantemente (-1,42 milioni di unità).

Secondo i dati elaborati dalla Banca d'Italia relativamente al commercio con l'estero via mare (Tav. C) – da non confondersi tuttavia con i movimenti portuali italiani – le uniche modalità di condizionamento in crescita nel periodo 2007-2024, per direzione, sono stati le merci in contenitore in importazione e quelle su ro-ro in esportazione. Nel 2024 le merci su ro-ro sono state quelle con il più alto valore unitario (€/tonnellata) sia in importazione che in esportazione.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

Tav. A - Principali Paesi UE per traffico portuale



	CAGR 2000-2024	CAGR 2007-2024
Spagna	2.43%	0.77%
Italia	0.37%	-0.56%
Olanda	1.18%	0.35%

Tav. B - Traffico portuale per tipo di carico, anni selezionati (migliaia di tonnellate)

	2000	2007	2014	2024
Rinfuse liquide	226,530	245,165	184,249	197,935
Rinfuse solide	94,492	101,965	57,179	64,129
Container	53,327	85,580	85,500	107,270
Ro-Ro	39,342	72,071	87,350	99,593
Altra merce varia	32,634	32,547	28,863	19,628
Totale	446,324	537,327	443,141	488,556

Tav. C - Volumi in importazione ed esportazione, per tipo di carico

Import (milioni di tonnellate)		Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Container	Ro-Ro	Altra merce	Somma
2023		91.1	35.5	26.8	4.8	12.9	171.1
2024		76.5	31.4	26.5	4.8	12.6	151.8
CAGR 2007-2024		-2.32%	-4.63%	1.16%	-0.12%	-3.95%	-2.56%

Export (milioni di tonnellate)		Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Container	Ro-Ro	Altra merce	Somma
2023		23.7	2.8	24.1	5.9	6.9	63.4
2024		22.7	2.5	24.1	6.1	6.7	62.1
CAGR 2007-2024		-1.06%	-0.45%	-0.29%	0.61%	-2.03%	-0.72%

Valori medi per tipo di carico (€/tonnellata)

2024	Rinfuse liquide	Rinfuse solide	Container	Ro-Ro	Altra merce
Import	594	459	3,109	4,232	1,506
Export	715	626	4,587	4,713	3,712

Fonte: Banca d'Italia, Indagine sui trasporti Internazionali di merci (varie annualità)

This entry was posted on Friday, January 9th, 2026 at 9:30 pm and is filed under [Economia](#), [Market report](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.