

Trasporti e incidenti stradali

I trasporti sono un settore particolarmente complesso dal punto di vista statistico, sia per l'ampiezza e l'eterogeneità delle grandezze che lo riguardano (dotazioni infrastrutturali, parco dei veicoli, traffico di persone e di merci, sicurezza) sia per la pluralità di soggetti che vi operano, in quanto le competenze amministrative ricadono su numerose istituzioni: Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Regioni, Province, Comuni eccetera. Anche le competenze statistiche non sono appannaggio unicamente dell'Istat: altri enti, quali il già citato Ministero e il gruppo Ferrovie dello Stato, hanno una forte e consolidata tradizione in ambito statistico e producono indicatori di notevole interesse.

La rilevazione sul trasporto marittimo è una delle più antiche. L'importanza del settore dei trasporti nello sviluppo di un paese ha fatto sì che la necessità di raccogliere informazioni sul fenomeno fosse avvertita già nell'Ottocento. I primi dati, che pure non configuravano ancora una raccolta sistematica di informazioni, furono acquisiti dal Ministero della marina e successivamente da quello delle finanze. Anche i dati sulla rete ferroviaria risalgono ai primi decenni dell'Ottocento, mentre le informazioni sui trasporti aerei hanno inizio negli anni Venti del secolo scorso. Si tratta per tutti e tre gli ambiti di rilevazioni da sempre di tipo censuario che hanno potuto contare, oltre che sul contributo dell'Istat, sul ruolo attivo dei diversi enti preposti.

Le informazioni sui trasporti svolgono una funzione di rilievo anche in ambito europeo, per via del ruolo che le istituzioni dell'Unione europea esercitano oggi sulle politiche di settore. Questa nuova situazione ha fatto sì che, negli ultimi anni, le statistiche dei trasporti siano state regolate in maniera molto dettagliata dalla normativa comunitaria, per assicurare la necessaria comparabilità delle informazioni provenienti dai paesi membri. L'Eurostat (l'ufficio statistico della Commissione europea) definisce la domanda primaria di informazione statistica sui flussi di merci e passeggeri e impone l'obbligo a ciascun Paese di produrre e trasmettere i relativi dati in base a precisi standard di qualità e tempestività.

La necessità di rispondere agli obblighi posti dalla trasformazione del quadro regolamentare europeo ha dato avvio a un profondo processo di trasformazione delle statistiche dei trasporti che ha portato alla revisione dell'indagine sul trasporto merci su strada, alla messa a regime di una nuova rilevazione sul trasporto aereo e al varo, nel 2004, della nuova rilevazione sul trasporto ferroviario.

Le tavole presentate in questa sezione coprono, per quanto possibile, l'intero arco temporale a partire dalla fine dell'Ottocento. Riguardo al trasporto terrestre sono riportati dati sulla consistenza e sulle caratteristiche delle infrastrutture (rete stradale e ferroviaria), sulla consistenza dei veicoli, sul traffico ferroviario di passeggeri e merci e sugli incidenti stradali. Per quanto riguarda il trasporto marittimo, oltre alla consistenza della flotta mercantile, viene descritto il movimento delle navi arrivate, il movimento di passeggeri e merci. Il trasporto aereo è rappresentato, come è consuetudine, in termini di arrivi e partenze di aeromobili, passeggeri e merci. In questa sezione sono, infine, presentate informazioni relative agli spostamenti quotidiani per motivi di studio e di lavoro, ricavate da fonte censuaria e da rilevazioni campionarie.

Trasporti terrestri

I primi dati relativi alla rete ferroviaria e alla consistenza del materiale rotabile sono disponibili dal 1839. A partire dal 1867 i dati vengono prodotti dal Commissariato generale delle strade ferrate, organo del Ministero dei lavori pubblici, che diffonde una *Relazione sulle strade ferrate italiane*. Sia la pubblicazione che l'organo preposto cambieranno nome nel corso del tempo, ma la rilevazione resterà a carico del Ministero dei lavori pubblici.

Nel 1905, la titolarità della rilevazione passa alle Ferrovie dello Stato, istituite in quello stesso anno, che pubblicheranno la *Relazione sull'andamento dell'Amministrazione delle ferrovie dello Stato*. La rete ferroviaria dell'epoca era costituita dalle linee ferroviarie esercitate dalle Ferrovie dello Stato e dalle Ferrovie in concessione. Oggi, tali linee costituiscono rispettivamente la rete ferroviaria di carattere

nazionale e quella di carattere regionale. I dati precedenti il 1905 seguono la suddivisione tra Ferrovie dello Stato e Ferrovie in concessione, quale appariva nel 1905.

Dal 1986, l'Ente ferrovie dello Stato fornisce informazioni riferite alla sola rete con scartamento normale (ordinario), in quanto a partire da quella data non opera più sulle linee a scartamento ridotto.

Per quanto riguarda la rete ferroviaria esercitata dalle Ferrovie in concessione, i dati sono forniti dal Ministero dei trasporti (dal 1993 Ministero delle infrastrutture e dei trasporti); fino al 1980 i dati sono raccolti dalla Direzione generale della motorizzazione civile e trasporti in concessione tramite indagine diretta sui "Servizi pubblici di trasporto in concessione"; dal 1980 al 1998, dalla Direzione generale programmazione, organizzazione e coordinamento (Poc) con una rilevazione diretta sulle ferrovie in concessione; dal 1998, infine, dall'Ufficio di statistica della Direzione generale per i sistemi informativi, statistici e la comunicazione, tramite un'indagine diretta sulle ferrovie in concessione. I dati sulla consistenza del materiale rotabile sono invece forniti dal 1921 dall'Azienda autonoma ferrovie dello Stato, che si trasforma nel 1985 in Ente ferrovie dello Stato e nel 1992 in Ferrovie dello Stato Spa.

Per quanto riguarda la rete stradale, i dati relativi al periodo che va dal 1938 al 1984 sono stati forniti dall'Anas e dal Ministero dei lavori pubblici, che svolgeva per conto dell'Istat una raccolta di dati sulle strade provinciali e comunali extraurbane presso le amministrazioni provinciali. A partire dal 1985 i dati sono di fonte Aiscat (per le Autostrade in concessione ai privati), Anas (per le strade statali), Ministero dei trasporti (per le strade provinciali). Dal 2002 i dati relativi alle strade provinciali comprendono anche quelli relativi alle strade regionali, a seguito del d.l. n. 112 del 31 marzo 1998¹, ancora in corso di attuazione, che fissa il trasferimento di strade e autostrade, che prima appartenevano al demanio statale, al demanio delle Regioni, ovvero, con leggi regionali, al demanio degli enti locali.

Le informazioni sui veicoli a motore sono invece, da sempre, fornite dall'Automobile club d'Italia, che gestisce il Pubblico registro automobilistico (Pra). Sebbene i primi autoveicoli risalgano al 1900, le notizie statistiche relative a quelli assoggettati a tassa di circolazione sono disponibili solo a partire dal 1914. Dal 1926, l'Acì assume la denominazione di Reale automobile club d'Italia (Raci) in considerazione del fatto che Sua Maestà Vittorio Emanuele III ne assume l'Alto patronato, assieme a Benito Mussolini. A seguito della Costituzione repubblicana, nel 1950, viene ripristinata l'originale denominazione Acì.

I dati si riferiscono a tutti gli autoveicoli assoggettati a tassa di circolazione in qualsiasi periodo di ciascun anno. Sono pertanto esclusi gli autoveicoli muniti di targa speciale, quelli della Gestione raggruppamento autocarri (Gra) e dell'Istituto nazionale trasporti (Int), quelli adibiti al trasporto degli effetti postali, compresi gli autobus in servizio postale di linea, e quelli che, per una qualsiasi causa, per legge o abusivamente, si sottraggono al pagamento del tributo.

Dal 1983, la tassa di circolazione è divenuta una tassa automobilistica di proprietà, per la quale la riscossione, l'accertamento, il recupero, i rimborsi e il contenzioso amministrativo (in seguito al d.lgs. n. 504 del 30 dicembre 1992) sono stati demandati alle Regioni, anche se soltanto a partire dal 1° gennaio 1999.

Avvertenze ai confronti temporali

- A partire dal 1959, gli autocarri a tre ruote, che precedentemente venivano considerati tra gli autocarri, vengono inclusi tra i motoveicoli.
- Fino al 1984 i dati sui veicoli a motore, forniti dall'Automobile club d'Italia, si riferiscono ai veicoli a motore che hanno pagato la tassa di circolazione; sono pertanto esclusi quelli che per qualsiasi causa si sottraggono al pagamento. Dal 1983, la tassa di circolazione è divenuta una tassa automobilistica di proprietà, in particolare il d.lgs. n. 504 del 30 dicembre 1992 ha introdotto, dal 1993, la tassa automobilistica regionale; soltanto dal 1° gennaio 1999, è stata demandata alle Regioni la riscossione, insieme all'accertamento, al recupero, ai rimborsi e al contenzioso amministrativo. La tassa regionale automobilistica è a carico sia dei veicoli iscritti al Pubblico registro automobilistico (Pra) che di quelli non iscritti, come per esempio i ciclomotori.
- Dal 1985 i dati relativi ai motoveicoli non comprendono i ciclomotori.
- Fino al 1994, i dati sulla consistenza del materiale rotabile sono inventariali. Dal 1995 afferiscono al materiale rotabile effettivamente a disposizione per ciascun anno di riferimento.
- Dal 2002 i dati riferiti a parte delle strade statali sono attribuiti alle strade provinciali, in conseguenza dell'introduzione della legge n. 59 del 15 marzo 1997 e del d.lgs. n. 112 del 31

¹ D.l. n. 112 del 31 marzo 1998 "Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle Regioni e agli Enti Locali, in attuazione del capo I della legge n. 59 del 15 marzo 1997".

marzo 1998 relativi al trasferimento agli enti locali delle competenze in materia di gestione e amministrazione dell'estesa stradale.

Mobilità per studio e lavoro

Le informazioni sulla mobilità relativa ai bambini dell'asilo nido e della scuola dell'infanzia e agli studenti, nonché sulla mobilità degli occupati per motivi di lavoro sono rilevate sia attraverso l'indagine campionaria multiscopo "Aspetti della vita quotidiana", sia tramite il Censimento generale della popolazione. La rilevazione "Aspetti della vita quotidiana", effettuata annualmente a partire dal 1993, fa parte del sistema di indagini multiscopo presso le famiglie, un insieme organico di raccolta di dati che consente di monitorare con sistematicità i principali fenomeni sociali.² L'indagine in questione si è svolta generalmente nelle ultime due settimane di novembre, ma dal 2005 il calendario di rilevazione è stato variato, spostando il periodo di rilevazione al primo trimestre dell'anno.

I dati sulla mobilità per motivi di studio e di lavoro di fonte censuaria sono disponibili, invece, a partire dal 1971, grazie all'introduzione nel questionario di una specifica sezione dedicata agli spostamenti per motivi di studio e di lavoro della popolazione che rientra giornalmente nel luogo di dimora abituale.³ I quesiti sul pendolarismo rappresentano una delle innovazioni del censimento del 1971. A livello europeo, infatti, comincia ad affermarsi l'interesse per gli spostamenti pendolari e, a seguito delle raccomandazioni internazionali, in occasione di quella tornata censuaria viene rilevata l'informazione sul luogo di lavoro, ovvero sul luogo in cui l'occupato esercita una professione, sul mezzo utilizzato per lo spostamento e sul tempo mediamente impiegato per recarsi da casa al luogo di studio o lavoro. Questi dati, incrociati con gli indirizzi del luogo di lavoro o della scuola, garantivano l'acquisizione di informazioni sui movimenti di lavoratori e studenti mai desunte in precedenza dai dati di censimento.⁴ Nel censimento successivo, viene richiesto anche di indicare in quali fasce orarie abbiano inizio le lezioni o il lavoro. Dieci anni dopo, nel questionario viene riservata una sezione specifica per la codifica della sezione di censimento del luogo di studio o di lavoro. Trattandosi di un campo non obbligatorio, solo alcuni comuni, previa autorizzazione dell'Istat, hanno potuto approfondire ulteriormente lo spostamento dei dimoranti abitualmente all'interno del proprio territorio. Anche nel 2001 i dati sul pendolarismo sono stati tra i più attesi. La costruzione della matrice della mobilità intercomunale e la definizione dei Sistemi Locali del Lavoro hanno reso cruciale la raccolta di informazioni sugli spostamenti giornalieri per motivi di studio o di lavoro.⁵

L'insieme delle domande proposte in occasione del 15° Censimento generale della popolazione approssima quello già sperimentato nel 2001. Le modifiche riguardano il quesito sul tempo impiegato per recarsi al luogo di studio o di lavoro che prevede l'indicazione dettagliata dei tempi di percorrenza in minuti (nel 2001 venivano elencate 5 classi di intervalli di tempo) e una diversa collocazione della domanda sul luogo di studio o lavoro, che nel 2011 viene posta a tutte le persone che studiano o lavorano e non solo ai pendolari, in linea con quanto richiesto dai Regolamenti dell'Unione europea. A differenza del 2001 è stato acquisito tramite lettura ottica anche l'indirizzo del luogo di studio o di lavoro per rendere possibile a posteriori la geocodifica alla sezione di censimento.

Le tavole presentate in questa sezione fanno riferimento ai mezzi di trasporto utilizzati per gli spostamenti. Si segnala che i risultati ottenuti dall'indagine multiscopo non sono direttamente confrontabili con quelli derivanti dai censimenti. Oltre alle differenze dovute alla diversa natura delle due rilevazioni, il principale motivo di difformità risiede nel modo di rilevare i mezzi di trasporto utilizzati: nei censimenti il rispondente deve indicare il mezzo prevalente utilizzato in termini di distanza percorsa, mentre nell'indagine multiscopo è possibile indicare tutti i mezzi utilizzati per uno stesso spostamento. Da questo punto di vista la differenza tra le due fonti si accentua nel tempo: i dati derivanti dall'indagine multiscopo, infatti, evidenziano una tendenza crescente all'uso combinato di più mezzi per gli spostamenti dovuti alla scuola o al lavoro.

² Per informazioni sull'indagine multiscopo "Aspetti della vita quotidiana" si veda: [Famiglie](#).

³ Per informazioni sui Censimenti generali della popolazione si rimanda si veda: [Popolazione](#).

⁴ Per il censimento del 1971 i dati relativi alla mobilità si riferiscono allo spoglio di un campione del 20 per cento dei fogli di censimento, mentre per i successivi sono relativi alla totalità dei modelli raccolti.

⁵ Per una storia più dettagliata del censimento si veda S. Mastroluca, M. Verrascina, *L'evoluzione dei contenuti informativi del censimento della popolazione*. In "I censimenti nell'Italia unita. Le fonti di stato della popolazione tra il XIX e il XXI secolo", Istat. 2012. Annali di statistica, serie XII, vol. 2, anno 141. Roma: Istat.

Incidenti stradali

La rilevazione sugli incidenti stradali, iniziata il 1° gennaio 1934 dal Raci (Reale automobile club d'Italia), fu eseguita ininterrottamente fino al 1942, anno in cui dovette essere sospesa a causa degli eventi bellici. Dopo la guerra, nel 1948, una specifica commissione di studio, costituita presso l'Istituto nazionale di statistica, riprese in esame le statistiche degli incidenti stradali allo scopo di avviare una nuova rilevazione che ebbe inizio nel 1949. Da tale anno, l'informazione statistica sull'incidentalità stradale è raccolta dall'Istat, con la partecipazione dell'Acì, mediante una rilevazione totale, a cadenza mensile, di tutti gli incidenti stradali verificatisi sull'intero territorio nazionale. All'inizio della nuova rilevazione non fu possibile ottenere una raccolta completa di informazioni, pertanto le serie di dati proposte riprendono dal 1952.

La rilevazione sull'incidentalità è un processo complesso, frutto dell'azione congiunta di una molteplicità di enti: l'Istat, l'Acì, il Ministero dell'interno, la Polizia stradale, i Carabinieri, la Polizia locale e gli Uffici di statistica dei Comuni capoluogo di provincia. Dal 2007 partecipano alla rilevazione anche gli Uffici di statistica di alcune Regioni e Province che hanno sottoscritto specifici accordi con l'Istat, finalizzati al decentramento della raccolta delle informazioni, al controllo della copertura e al successivo invio all'Istat dei dati informatizzati.

A seguito della stipula, nel dicembre 2007, del primo "Protocollo di Intesa per il coordinamento delle attività inerenti la rilevazione statistica sull'incidentalità stradale" tra Istat, Ministero dell'interno, Ministero della difesa, Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, Conferenza delle Regioni e delle Province autonome, Unione delle Province d'Italia e Associazione nazionale dei Comuni d'Italia, alcune Regioni,⁶ rappresentate dall'Ufficio di statistica di competenza, hanno decentrato alle amministrazioni coinvolte le attività di raccolta e monitoraggio delle informazioni sugli incidenti stradali occorsi nei territori di competenza.

Il campo di osservazione dell'indagine è costituito dall'insieme degli incidenti stradali verbalizzati da un'autorità di polizia, verificatisi sul territorio nazionale nell'arco di un anno solare, che hanno causato lesioni alle persone (morti entro i 30 giorni o feriti). L'indagine è stata più volte ristrutturata, l'ultima volta nel 1991, anno in cui l'Istituto ha provveduto a uniformare il concetto di incidente stradale alle definizioni internazionali, interrompendo la registrazione degli incidenti stradali che non comportano danni alle persone (con conseguente riduzione di carico di lavoro da parte delle Amministrazioni pubbliche interessate alla rilevazione dei dati). Dal 1991, quindi, rientrano nel campo di osservazione tutti gli incidenti stradali verificatisi nelle vie o piazze aperte alla circolazione, nei quali risultano coinvolti veicoli (o animali) fermi o in movimento e dai quali siano derivate lesioni a persone. Pertanto, sono esclusi dalla rilevazione i sinistri da cui non sono derivate lesioni alle persone, quelli che non si sono verificati nelle aree pubbliche di circolazione (ossia in quelle aree, come cortili, stazioni di servizio, depositi di mezzi di trasporto, strade ferrate, riservate esclusivamente per il trasporto tranviario o ferroviario eccetera) e i sinistri in cui non risultano coinvolti veicoli.

L'unità di rilevazione è il singolo incidente stradale; le unità di analisi sono gli incidenti stradali e i veicoli, con le loro specifiche caratteristiche tecniche, e le persone coinvolte nell'incidente (decedute o ferite nel sinistro). La rilevazione è riferita al momento in cui l'incidente si è verificato. È con riguardo a tale momento, quindi, che vengono raccolte le informazioni relative alle modalità dell'incidente, alle sue cause o alle circostanze determinanti, nonché le conseguenze sia per le persone che per le cose. La rilevazione avviene tramite la compilazione del modello Istat Ctt/Inc (o invio del file contenente le informazioni richieste), da parte dell'autorità che è intervenuta sul luogo: Polizia stradale, Carabinieri, Polizia municipale. Le principali variabili rilevate sono la data e il luogo del sinistro, l'organismo pubblico di rilevazione, l'area o la localizzazione dell'incidente (se nel centro urbano o fuori dell'abitato), la dinamica del sinistro, il tipo di veicoli coinvolti, le circostanze che hanno dato origine all'incidente e le conseguenze alle persone e ai veicoli.

Avvertenze ai confronti temporali

- Dal 1991 l'Istat ha provveduto a uniformare il concetto di incidente stradale alle definizioni internazionali. È stata di conseguenza interrotta la registrazione degli incidenti che non

⁶ Le Regioni che hanno aderito sono Piemonte, Lombardia, Emilia-Romagna, Toscana, Puglia, Friuli-Venezia Giulia, Veneto, Liguria, Calabria e le province autonome di Bolzano e Trento. Nelle regioni Umbria, Campania, Basilicata, Marche, Umbria le attività di raccolta dei dati, monitoraggio della rilevazione e formazione dei rilevatori sono condotte dalle sedi territoriali dell'Istat.

comportano danni alle persone. Nel confronto temporale va tenuto conto, quindi, che il numero degli incidenti diminuisce, a seguito dell'esclusione degli incidenti senza infortunati.

- A partire dal 1° gennaio 1999, l'Istat ha esteso da sette a trenta giorni dopo l'incidente il periodo di tempo necessario alla contabilizzazione del numero dei decessi. L'incremento nel numero di decessi registrato negli anni immediatamente successivi al 1998 risente di questo ampliamento della finestra temporale.

Trasporti marittimi

Nel periodo 1861-1868, le statistiche sulla navigazione erano affidate al Ministero della regia marina. In seguito, fino al 1880, furono svolte dalla Divisione di statistica generale del Ministero dell'agricoltura, industria e commercio. Dal 1881 al 1935 furono prese in carico dal Ministero delle finanze, mentre dal 1935 è l'Istat ad avere il compito di condurre la rilevazione sui trasporti marittimi.

La rilevazione è di tipo censuario ed è relativa alle navi, arrivate e partite, e al movimento delle merci e i passeggeri imbarcati e sbarcati dai porti italiani verso porti italiani ed esteri. I dati sono raccolti attraverso un modello cartaceo, dal 1947, per il suo svolgimento, l'Istat si avvale della collaborazione dell'Autorità doganale e delle Capitanerie di porto.

L'organizzazione della rilevazione è di poco variata negli anni, mentre sono mutati il campo di osservazione e le variabili di analisi e classificazione; i modelli di rilevazione, infatti, sono stati adeguati per accogliere o eliminare informazioni derivanti dai cambiamenti economici e tecnologici, legati ai tipi di nave, alle caratteristiche della merce, alle modalità di condizionamento della merce. I questionari sono spediti annualmente dall'Istat agli Uffici doganali presenti nei diversi porti, i quali li distribuiscono ai rispondenti (capitano della nave, raccomandatario marittimo, agente o spedizioniere). Questi, per ogni arrivo o partenza, compilano la dichiarazione statistica (rispettivamente modello I.501 e I.502) che viene riconsegnata all'Autorità doganale sul territorio che raccoglie i dati e li invia mensilmente all'Istat, dove vengono controllati. I dati così raccolti sono sottoposti a procedure di validazione e controllo che, dal 2000, sono effettuate in armonia con le metodologie statistiche definite e concordate in ambito comunitario. Infatti, a partire da questo anno, l'indagine è stata rinnovata per adeguarsi alla Direttiva europea Ce/64/95 concernente il trasporto marittimo, che definisce le regole per la standardizzazione delle informazioni raccolte nei paesi dell'Unione europea, al fine di avere una base informativa dettagliata, affidabile e comparabile tra i diversi Stati membri. Dal 2013 la rilevazione avviene interamente via web con un'applicazione che consente la registrazione dei modelli in formato elettronico.

Per quanto riguarda il campo di osservazione, dal 2000 a oggi esso è costituito dalla "navigazione per operazioni di commercio", ossia il movimento per mezzo di navi di merci e di passeggeri transitati nei porti italiani, su rotte seguite totalmente o parzialmente per mare, dietro pagamento di nolo o di prezzo di passaggio. Anteriormente al 2000, erano comprese nel campo di osservazione anche la "navigazione per la grande pesca", la "navigazione da diporto", la "navigazione per prestazione e servizi vari"; erano inoltre incluse le navi da diporto che comprendevano le navi a vela, poi eliminate per l'esiguità delle operazioni commerciali effettuate in tale modalità. Dal 2000 sono state escluse anche le navi da pesca e le navi-officina per il trattamento del pesce, le navi da trivellazione e da esplorazione, i rimorchiatori (se non portachiatte), gli spintori e le draghe, le navi per la ricerca e l'esplorazione, le navi da guerra, le imbarcazioni utilizzate unicamente a fini non commerciali. Dal 1997, invece, sono stati inclusi i traghetti e aliscafi da/verso Reggio Calabria-Villa San Giovanni e Messina fino ad allora assenti.

L'unità di rilevazione, invece, è sempre rimasta la nave, ossia qualunque costruzione atta al trasporto marittimo, fornita di mezzi di propulsione propri, di requisiti di armamento e di equipaggiamento, nonché dei documenti necessari per l'esercizio della navigazione.

I dati relativi alla consistenza e alla stazza del naviglio (flotta mercantile) sono forniti, invece, dal Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che li raccoglie attraverso le Capitanerie di porto facenti parte dell'ex Ministero della marina mercantile, confluito nel predetto Ministero nel 1993.

Avvertenze ai confronti temporali

- Dal 1939 il tonnellaggio della flotta delle navi, fornita dell'ex Ministero della marina mercantile, è riferito alla stazza lorda; fino al 1938 a quella netta.

- Negli anni 1943-1945 l'Istat ha sospeso la rilevazione sul trasporto marittimo per ragioni connesse agli eventi bellici. L'ex Ministero della marina mercantile ha sospeso la rilevazione per motivi analoghi negli anni 1943-1944.
- Dal 1997 fanno parte del campo di rilevazione anche i traghetti e aliscafi transitati nello stretto di Messina (Villa San Giovanni-Messina, Messina-Villa San Giovanni). Questo ampliamento ha causato un notevole aumento dei viaggi e dei passeggeri rilevati in navigazione di cabotaggio.
- Anteriormente al 2000 erano comprese nel campo di osservazione anche la "navigazione per la grande pesca", la "navigazione da diporto", la "navigazione per prestazione e servizi vari", successivamente escluse.
- Dal 2000 per la navigazione di cabotaggio (porti di origine e destinazione nazionali) è stato introdotto un metodo di controllo dei dati che ha consentito l'individuazione e la correzione di molte mancate risposte con un conseguente aumento del numero di viaggi e passeggeri e delle quantità contabilizzati.
- Dal 2005 la stazza delle navi arrivate pubblicata dall'Istat è quella lorda, mentre anteriormente ci si riferiva al valore di quella netta; dallo stesso anno, per l'attribuzione del tonnellaggio di stazza lorda delle navi arrivate, l'Istat si avvale del registro internazionale Lloyd's che definisce quest'ultima secondo standard internazionali; pertanto, a partire da tale data, la variabile "stazza" presenta valori più elevati.

Trasporto aereo

La rilevazione sul trasporto aereo riguarda i movimenti di aerei italiani e stranieri registrati negli aeroporti nazionali e il relativo carico trasportato (passeggeri, merci e posta). Fino al 1959, la rilevazione è stata effettuata dal Ministero della difesa aeronautica in collaborazione con i nuclei statistici delle Direzioni degli aeroporti civili e degli uffici di polizia di frontiera. Negli anni dal 1960 al 1996 è stata svolta dall'Istat in collaborazione con il Ministero dei trasporti; dal 1987 al 1996 ha potuto contare anche sulla collaborazione con Civilavia. I dati pubblicati dall'Istat, per gli anni 1997-1999, sono di fonte Enac (1999), Civilavia (1998), Civilavia e Alitalia (1997).

A partire dai dati del 2000, l'Istat effettua la rilevazione sul trasporto aereo in base ai principi raccolti nel Regolamento europeo Ce n. 437/2003. La rilevazione è svolta in compartecipazione con l'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), presso tutti gli aeroporti commerciali. Rientrano nel campo di osservazione gli aeroporti con un numero di passeggeri annui superiore a 15 mila unità.

La rilevazione è a carattere censuario e raccoglie informazioni sul trasporto di passeggeri, di merci e posta, sulle tappe di volo, sui posti disponibili e sui movimenti degli aeromobili. In particolare, si fa riferimento ai movimenti dell'aviazione civile commerciale, voli di linea e non di linea (charter e aerotaxi), ai movimenti dell'aviazione generale commerciale (servizi aerofotografici, pubblicitari, aero-ambulanze eccetera) e ai movimenti dell'aviazione generale non commerciale (voli privati, di addestramento, di posizionamento eccetera). I voli di Stato sono esclusi dal campo di osservazione. Le unità di rilevazione sono costituite dagli aeroporti. La rilevazione è condotta con cadenza mensile. Dal 2000, i dati sono forniti dalle società di gestione aeroportuale per via telematica, secondo modalità concordate con l'Istat. Le informazioni raccolte sono sottoposte a procedure di validazione, in armonia con le metodologie statistiche definite e concordate in ambito comunitario.

Le unità di analisi sono le merci e la posta trasportate sull'aeromobile, i movimenti di aeromobili, i passeggeri trasportati da aeroporti italiani verso aeroporti italiani ed esteri. Dal 1999 i dati sulla merce forniti dalle società di gestione aeroportuale non riportano distintamente il dato relativo alla posta, che è inclusa nella merce totale trasportata per aeromobile; dal 2000, quindi, il dato sulla posta viene stimato.

Avvertenze ai confronti temporali

- Dal 1928 sono iniziati i servizi aerei internazionali.
- Dal 1933 al 1939 sono compresi il movimento e il traffico svoltosi negli aeroporti dell'Africa Orientale.
- Negli anni 1940-1946 la rilevazione è stata sospesa per ragioni connesse agli eventi bellici.
- Per l'anno 1947 i dati si riferiscono al solo periodo aprile-dicembre.
- Dal 1947 al 1950 i dati riguardano i voli interaeroportuali e i voli locali, commerciali e non commerciali.

- Dal 1 giugno 1951 al 30 giugno 1952 i dati si riferiscono ai soli voli interaeroportuali (commerciali e non commerciali), mentre a decorrere dal 1° luglio 1952 i dati riguardano il solo traffico commerciale.
- Dal 1952 i dati relativi ai passeggeri, ai bagagli e alle merci comprendono i paganti e non paganti. A partire dallo stesso anno nella posta sono compresi anche i giornali.
- Dal 1956 nelle merci sono compresi i bagagli.
- Dal 1999 i dati sulla merce forniti dalle società di gestione aeroportuale non riportano distintamente il dato relativo alla posta, che è inclusa nella merce totale trasportata per aeromobile. I dati successivi a tale anno sono quindi stimati.