

Commercio mondiale e traffici marittimi

Il 2000 nel complesso è stato un anno favorevole per l'economia mondiale: la produzione e il commercio sono cresciuti, rispettivamente, del 4,8% e del 13%, registrando ritmi tra i più elevati degli ultimi venticinque anni; l'inflazione, pur in aumento, è rimasta contenuta.

Tali risultati hanno registrato peraltro andamenti differenziati nelle diverse aree del globo: il prodotto interno lordo è aumentato del 5% negli Stati Uniti e di quasi il 6% nei paesi emergenti. Anche i paesi dell'area dell'euro hanno registrato una crescita del 3,4%, mentre in Giappone l'incremento è stato solo dell'1,7%.

Peraltro, nella seconda metà dell'anno il quadro economico è peggiorato ovunque. Il rallentamento è stato particolarmente pronunciato negli Stati Uniti, ove la forte ed imprevista decelerazione della produzione ha risentito di fattori di natura sia reale sia finanziaria.

Inoltre, il rialzo dei costi del petrolio verificatisi nel corso del 2000 ha provocato un aumento dell'inflazione, che solo verso la fine dell'anno si è attenuato in seguito alla flessione delle quotazioni petrolifere e al rallentamento dell'attività produttiva. In Giappone si sono, invece, accentuate le spinte deflative. Dal punto di vista politico, i conflitti in corso nei Bal-

cani e in Medio Oriente, hanno di nuovo toccato alti livelli di tensione, creando ulteriore incertezza in queste regioni e nel resto del mondo.

Anche se la posizione internazionale della Russia si fa gradualmente sempre più rigida, la sua cooperazione con i paesi del G-7 sembra influenzare positivamente gli andamenti dell'economia di questo paese.

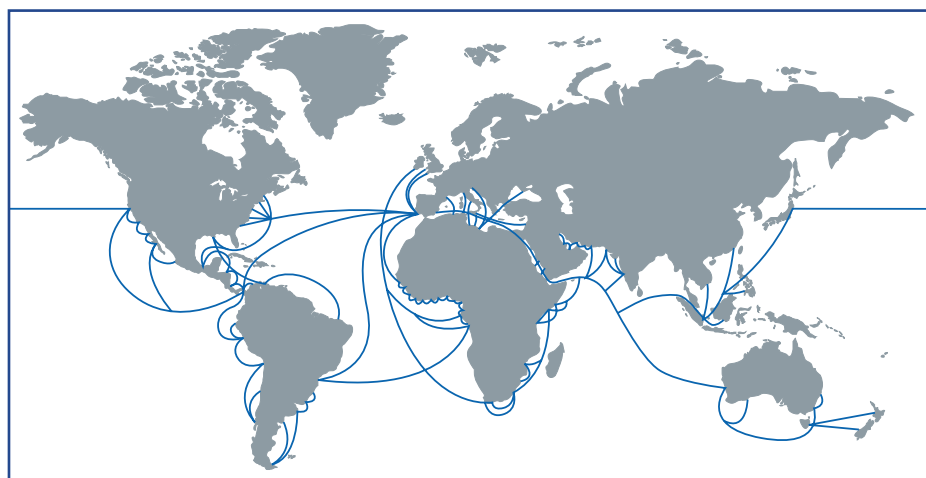
Peraltro, dal punto di vista degli operatori marittimi è preoccupante rilevare l'aumento delle esportazioni di petrolio e di prodotti siderurgici della Russia, che riducono i percorsi dei carichi di petrolio e la domanda di trasporto di materie prime per la produzione di acciaio verso paesi privi di risorse di carbone o metalli ferrosi.

Per quanto riguarda le merci movimentate via mare, secondo le prime stime, alla fine del 2000 il volume dei traffici marittimi mondiali registrava un totale di 5.374 milioni di tonnellate di merci trasportate, con un incremento del 4,2% rispetto ai 5.161 milioni di tonnellate trasportate via mare nel 1999.

Nel complesso, il 2000 è stato un anno buono per il trasporto di tutte le principali merci e in particolare per quello delle merci alla rinfusa, sia liquide che secche.

Il petrolio greggio ha registrato un aumento del 4,1% con un totale di 1.612 milioni di tonnellate

Servizi internazionali
regolari di linea
dell'armamento privato
italiano





Traffico marittimo di materie prime

Dati in milioni di tonnellate - anno 1999

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnleys - Oslo, dicembre 2000

Traffico marittimo di petrolio greggio			
Imbarco		Sbarco	
Porti	Tonn.	Porti	Tonn.
Medio Oriente	747	Nord America	456
Caraibi	228	Giappone	209
Africa Occidentale	167	Mare del Nord	157
Nord Africa	90	Mediterraneo	236
Sud Est Asiatico	67	Sud America	66
Vicino Oriente	58		
Mare del Nord	78		
altri	113	altri	424
Totale	1.548	Totale	1.548

Petrolio greggio



(1.548 nel 1999), e insieme ai prodotti petroliferi rappresenta il prodotto più rilevante in termini di quantità trasportate, con il 38% del totale.

Per le cinque principali materie prime secche (minerali di ferro, carbone, granaglie, bauxite e allumina e fosfati), l'aumento è stato del 7,4%, per un totale di 1.285 milioni di tonnellate (1.196 nel 1999), pari al 24% del totale.

Le restanti merci, imputabili a trasporti su navi chimichiere, gassiere, carico generale, *ro-ro* e portacontenitori hanno registrato un aumento del 2,9%, per un totale di 2.065 milioni di tonnellate, che rappresenta il 38% del totale.

In particolare, per quanto riguarda il mercato dei contenitori, l'anno non è stato molto positivo a causa del rallentamento della crescita economica in alcune aree.

Per quanto riguarda la domanda di servizi di trasporto marittimo, espressa dal prodotto tra le tonnellate trasportate e le miglia navigate, stimate nel 2000 pari a 22.940 miliardi di tonnellate-miglia, si registra un aumento del 4,6%. Tale aumento è da imputare soprattutto al maggior volume di merci trasportate, dati il costante sviluppo di traffici di brevi distanza, soprattutto per il petrolio greggio, e la maggiore autosufficienza in proposito da parte dei paesi atlantici.

Grazie all'espansione economica registratasi, significativo è stato l'aumento quantitativo dei volumi trasportati e, senz'altro, il 2000 è stato l'anno migliore per il trasporto cisterniero dai primi anni '70. Il futuro per lo sviluppo delle tonnellate-miglia del petrolio greggio sarà influenzato dalle nuove rotte

Traffico marittimo di carbone			
Imbarco		Sbarco	
Porti	Tonn.	Porti	Tonn.
Australia	170	Giappone	136
Nord America	69	Estremo Oriente	115
Sud Africa	65	Mare del Nord	85
Sud America	32	Mediterraneo	26
Cina	38	Altri Europa	54
Europa Orientale	21	Sud America	22
Russia	21		
altri	66	altri	44
Totale	482	Totale	482

Carbone



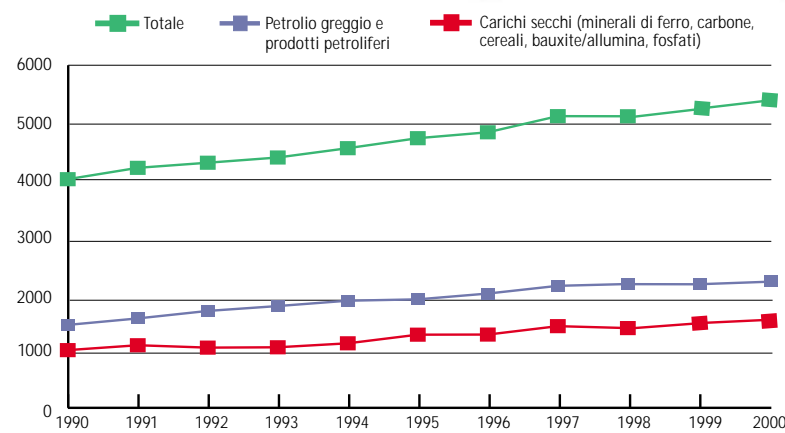
Traffico marittimo di minerali di ferro			
Imbarco		Sbarco	
Porti	Tonn.	Porti	Tonn.
Sud America	157	Giappone	120
Australia	143	Estremo Oriente	115
Asia	35	Mare del Nord	93
Nord America	25	Mediterraneo	20
Africa	32	Altri Europa	20
Scandinavia	16	Usa	14
altri	3	altri	29
Totale	411	Totale	411

Minerali di ferro



Traffico marittimo di granaglie			
Imbarco		Sbarco	
Porti	Tonn.	Porti	Tonn.
Usa	112	Estremo Oriente	47
Canada	16	Giappone	30
Sud America	30	Americhe	40
Australia	20	Africa	32
		Europa Orientale	7
		Oceano Indiano	29
		Mare del Nord	12
		Mediterraneo	12
altri	42	altri	10
Totale	219	Totale	219

Granaglie



* stime

Traffici marittimi mondiali delle principali commodity

Fonte: Elaborazione Confitarma su dati Fearnleys-Oslo

Mercato mondiale delle crociere - Crocieristi

Fonte: G.P.: Wild International Ltd

Paesi d'origine	2000	1999	1998	1997	1996	1995	1994
NordAmerica	5.791.000	5.894.000	5.428.000	5.051.000	4.656.000	4.378.000	4.448.000
Europa	1.933.000	2.001.000	1.696.000	1.481.000	1.202.000	1.034.000	856.000
Altri	776.000	850.000	680.000	517.000	443.000	370.000	300.000
Totale mondiale	8.500.000	8.745.000	7.804.000	7.049.000	6.301.000	5.782.000	5.604.000

di traffici del petrolio e dall'aumentata concorrenza del carbone e del gas. Inoltre, la domanda di cisterne è influenzata negativamente dalla crescita di traffici *cross-trade* tra l'Atlantico ed il Pacifico. Infine, maggiori esportazioni dall'Atlantico verso l'Asia, combinate con i traffici verso ovest possono dar luogo a sostanziali riduzioni sui viaggi in zavorra.

Per quanto riguarda il settore delle crociere, nel 1999 il Mediterraneo conferma la sua posizione di seconda grande area mondiale: circa 120 unità da crociera hanno toccato i vari porti del bacino del Mediterraneo, 30% in più rispetto al 1998.

In generale, si stima pari a 500 milioni di dollari il totale degli investimenti effettuati dai principali porti del bacino mediterraneo volti a migliorare le infrastrutture destinate ad accogliere navi più grandi e a migliorare la sicurezza dei passeggeri.

In particolare, secondo le prime stime, nonostante la penalizzazione della costa adriatica dovuta alla guerra del Kosovo, nei porti italiani si registra un movimento di circa 2,4 milioni di passeggeri (12,9% in più rispetto al 1998). Per il 2000 si prevede solo un leggero aumento (1,86%) del traffico globale a causa dell'aumento delle tariffe di scalo.

Flotta mondiale

Secondo le statistiche del *Lloyd's Register of Shipping* alla fine del 2000 la flotta mondiale risulta pari

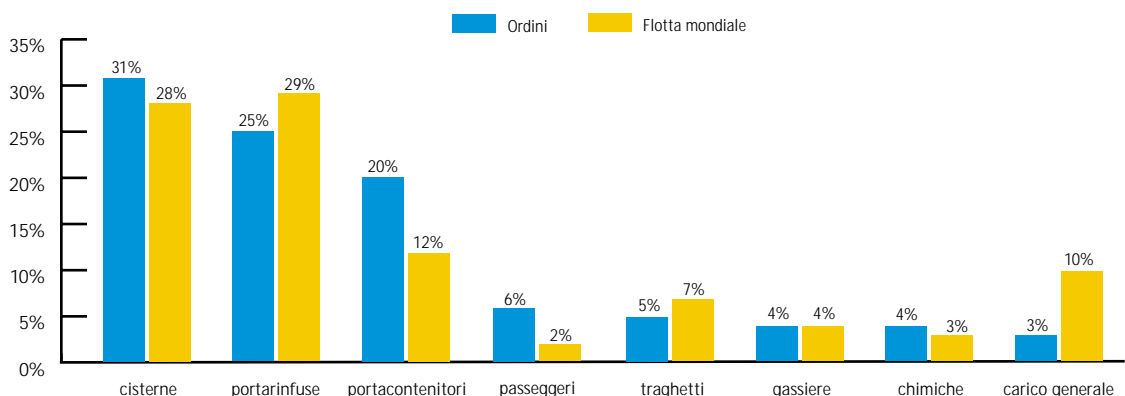
a 558,1 milioni di tonnellate di stazza lorda (tsl) e a 792,4 milioni di tonnellate di portata lorda (tpl). L'aumento rispetto alla fine del 1999 è del 2,5% in termini di stazza lorda, del 2,2% in termini di tonnellate di portata lorda e del 7,8% in termini di TEU. Il 2000 è stato caratterizzato da un livello di nuove costruzioni completate relativamente alto, pari a 1.578 unità per 31,4 milioni di tsl, di cui 1.003 navi da carico per 44,6 milioni di tpl. Elevato è stato anche il volume delle riduzioni di tonnellaggio, per demolizioni o perdite, pari a 13,3 milioni di tsl, con una età media di 26 anni.

In particolare, circa il 64,6% del tonnellaggio eliminato è attribuibile a navi cisterna per il trasporto di petrolio greggio o di prodotti petroliferi, con un aumento di tali radiazioni pari a più del 15,7% rispetto al 1999. La maggior parte delle unità demolite risultano costruite negli anni '70. Si sono ridotte invece di circa il 50% le demolizioni di navi per carichi portarinfusa secchi, mentre per quanto riguarda le navi portacontenitori il livello delle demolizioni, pari allo 0,8% del totale, si è molto ridotto.

Per quanto riguarda il rinnovo della flotta mondiale, il *carnet* degli ordinativi mondiali di navi, al 31 dicembre 2000, comprende 2.666 unità per 71,1 milioni di tonnellate di stazza lorda con 45,9 milioni di tonnellate di stazza lorda compensata e

Ripartizione per tipi di nave della flotta mondiale e degli ordini ai cantieri al 31/12/2000

Fonte: Lloyd's Register



99,3 milioni di tpl relative a navi da carico. L'aumento complessivo è del 3% sull'anno precedente. Il nuovo tonnellaggio entrato in esercizio nel corso dell'anno ha incrementato la flotta mondiale del 8,3%, mentre il 49% degli attuali ordini dovrebbero essere completati entro il 2001. Le nuove navi saranno costruite prevalentemente nei cantieri della Corea del Sud e del Giappone, che insieme detengono il 68% degli ordinativi in termini di tonnellaggio di stazza lorda ed il 77% in termini di tonnellaggio di portata.

La Cina mantiene il terzo posto tra i paesi costruttori, considerando le commesse ricevute dai propri cantieri, mentre l'Italia scende al sesto posto nella graduatoria mondiale, dopo Polonia, che ha raddoppiato il proprio carnet di ordini, e Germania, mantenendo il secondo posto tra i paesi dell'Unione Europea.

Sotto il profilo della tipologia del naviglio ordinato, il 31% è rappresentato da navi cisterna, seguite da quelle portarinfuse (25%); le portacontainer, con 14,1 milioni di tsl rappresentano il 20% degli ordini totali; i traghetti, con 3,5 milioni di tsl, rappresentano il 5% del totale e le navi passeggeri il 6%, con 4,4 milioni di tsl.

L'Italia è leader nella costruzione delle navi crociera, con ordini per 14 unità, pari a 1.3 milioni di tsl, e nella costruzione di traghetti passeggeri/ro-ro merci, con ordini per 16 unità, pari a 548.949 tsl; essa si situa inoltre al terzo posto tra i paesi costruttori di navi ro-ro merci, dopo il Giappone e la Cina, con ordini per 7 unità pari a 108.000 tsl.

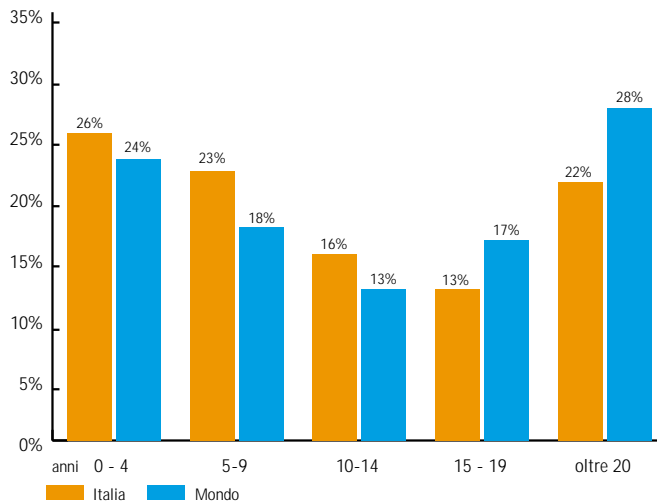
Nonostante il gran numero di riduzioni e il livello record di nuove costruzioni registrate nel corso del

2000, l'età media della naviglio mondiale, pari a 18,4 anni non è migliorata rispetto al 1999. Solo per le navi portacontainer si registra una età media più bassa pari a 10,6 anni.

La scena marittima mondiale appare dominata da 10 paesi le cui flotte, che nella media solo per un 27% sono iscritte nei registri nazionali, controllano

Età della flotta italiana e mondiale nel 2000

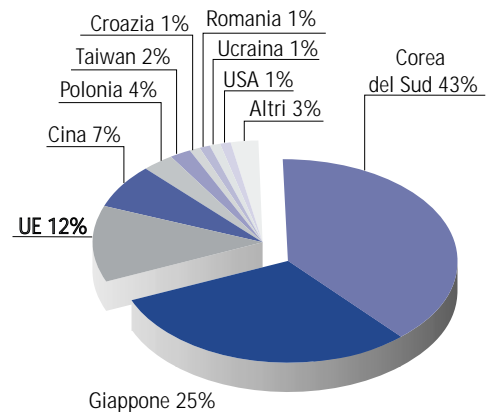
Fonte: Elaborazione Confitarma su dati RINA e Lloyd's Register



Ripartizione delle commesse ai cantieri

Fonte: Lloyd's Register

Unione europea	
Germania	3,70%
Italia	3,02%
Finlandia	1,41%
Francia	1,24%
Spagna	1,12%
Paesi Bassi	0,84%
Danimarca	0,15%
Svezia	0,12%
Grecia	0,07%
Portogallo	0,04%
Regno Unito	0,02%
Belgio	0,00%
Austria	0,00%
Irlanda	0,00%
Lussemburgo	0,00%



Paesi	Flotta controllata					di cui con bandiera estera				
	1997	1998	1999	2000	2001	1997	1998	1999	2000	2001
1 Grecia	115	121	128	132	142	60	65	66	70	70
2 Giappone	87	89	94	95	98	75	77	79	81	84
3 Norvegia	47	52	52	54	57	43	45	46	48	53
4 USA	48	43	44	46	42	74	73	76	76	78
5 Cina	35	37	36	38	40	36	43	43	44	46
6 Hong Kong	33	34	32	31	36	82	83	82	81	75
7 Germania	17	21	26	29	33	65	65	64	74	76
8 Corea del Sud	23	25	26	25	25	56	62	72	72	71
9 Singapore	14	16	18	18	20	36	40	40	38	38
10 Taiwan	15	16	18	20	19	49	57	57	62	61
Totale	434	459	472	489	511	61	66	68	68	69
Flotta mondiale	713	734	741	753	770	57	60	60	63	63

Evoluzione delle principali flotte mondiali dal 1997 al 2001

in milioni di tpl
navi superiori alle 1.000 tsl
Fonte: Elaborazione Confitarma su dati ISL - Brema



in realtà i due terzi del totale, grazie al consistente ricorso a bandiere estere.

Il ricorso a diverse forme di *flagging-out* da parte dei principali paesi marittimi si ripercuote sul mercato. In ogni caso le principali flotte mercantili adottano un approccio internazionale e lo sviluppo delle loro flotte non è basato unicamente sulla iscrizione nei registri di bandiera. Nel 2000 circa il 61,8% del tonnellaggio mondiale di portata risulta iscritto in registri di stati diversi da quello dell'armatore, con un aumento del 2,8% rispetto al 1999.

Nel periodo 1996-2000, anche se è migliorata la situazione competitiva delle navi immatricolate negli stati industrializzati tradizionali, il tonnellaggio iscritto all'estero è aumentato ad una media annuale del 5,6% circa, mentre il tonnellaggio iscritto nei registri nazionali si è ridotto dell'1,6% all'anno. Rispetto al 1999 non vi sono state importanti variazioni nella graduatoria delle principali flotte, anche se si sono registrati cambiamenti nei vari modelli di sviluppo delle dieci principali nazioni marittime. Ad esempio, per quanto riguarda la

Principali flotte mondiali per Registro di Iscrizione

navi superiori alle 100 tsl
al 1 gennaio 2001
Fonte: Lloyd's Register

	N. navi	tsl	% su		% su
			totale	tpl	
1 Panama	6.184	114.382.270	20,50%	169.701.383	21,42%
2 Liberia	1.557	51.450.917	9,22%	77.892.916	9,83%
3 Bahamas	1.295	31.445.118	5,63%	45.227.967	5,71%
4 Malta	1.505	28.170.010	5,05%	46.233.075	5,83%
5 Grecia	1.529	26.401.716	4,73%	44.490.284	5,61%
6 Cipro	1.475	23.206.439	4,16%	35.967.244	4,54%
7 Norvegia	2.349	22.604.136	4,05%	32.404.821	4,09%
8 Singapore	1.728	21.491.085	3,85%	33.408.187	4,22%
9 Cina	3.319	16.498.790	2,96%	23.311.020	2,94%
10 Giappone	8.012	15.256.624	2,73%	19.084.448	2,41%
11 USA	5.792	11.110.901	1,99%	13.198.835	1,67%
12 Regno Unito (1)	1.671	10.962.496	1,96%	12.176.284	1,54%
13 Russia	4.755	10.485.916	1,88%	7.686.029	0,97%
14 Hong Kong	560	10.242.199	1,84%	17.127.873	2,16%
15 Isole Marshall	302	9.745.233	1,75%	16.128.062	2,04%
16 ITALIA	1.457	9.048.652	1,62%	10.407.583	1,31%
17 San Vincenzo	1.366	7.026.358	1,26%	9.785.334	1,23%
18 Danimarca	1.081	6.926.450	1,24%	8.288.871	1,05%
19 India	987	6.662.093	1,19%	10.400.299	1,31%
20 Germania	994	6.552.202	1,17%	7.657.126	0,97%
21 Paesi Bassi (2)	1.494	6.403.193	1,15%	5.005.241	0,63%
22 Corea del Sud	2.502	6.199.801	1,11%	8.926.867	1,13%
23 Turchia	1.153	5.832.717	1,05%	9.166.330	1,16%
24 Bermuda	129	5.751.816	1,03%	9.362.688	1,18%
25 Malaysia	865	5.328.086	0,95%	7.576.668	0,96%
26 Taiwan	680	5.086.185	0,91%	7.766.290	0,98%
27 Francia (3)	808	4.816.162	0,86%	6.797.460	0,86%
28 Iran	395	4.234.410	0,76%	7.125.554	0,90%
29 Antigua & Barbuda	759	4.224.380	0,76%	5.450.754	0,69%
30 Brasile	505	3.808.762	0,68%	6.046.085	0,76%
31 Indonesia	2.480	3.384.240	0,61%	4.170.985	0,53%
32 Filippine	1.865	7.650	0,00%	11.122	0,00%
TOTALE MONDIALE	87.546	558.053.957	100,00%	792.414.666	100,00%

(1) incluso Isola di Man (2) incluso Antille Olandesi (3) incluso Territori d'Oltremare e Isole di Wallis e Futuna



flotta greca nel 2000 si è registrato un aumento record della quota battente bandiera estera che ora è pari a circa il 70%. Peraltro, mentre nel periodo 1996-2000 la flotta greca è aumentata del 3,6% all'anno, altri paesi come la Germania,

Taiwan e Singapore hanno aumentato la flotta da essi controllata. Hanno invece realizzato solo modesti incrementi Giappone e Stati Uniti: per questi ultimi si è anzi registrata una riduzione del tonnellaggio.

Internazionalizzazione della flotta mondiale

navi superiori alle 1.000 tsl al 1 gennaio 2001

Fonte: ISL su dati Lloyd's Maritime Information Services

	Flotta Controllata		Bandiera Nazionale		Bandiera estera		Quota con bandiera estera		Quota su flotta mondiale	
	N.navi	000 tpl	N.navi	000 tpl	N.navi	000 tpl	%	%		
1 Grecia	3.225	142.160	764	42.322	2.461	99.838	70,23%	18%		
2 Giappone	2.830	98.040	702	15.163	2.128	82.877	84,53%	13%		
3 Norvegia	1.375	57.436	694	27.054	681	30.382	52,90%	7%		
4 USA	855	41.607	235	9.135	620	32.472	78,04%	5%		
5 Cina	1.992	39.865	1.431	21.676	561	18.189	45,63%	5%		
6 Hong Kong	540	35.465	162	8.727	378	26.738	75,39%	5%		
7 Germania	2.056	32.519	449	7.704	1.607	24.815	76,31%	4%		
8 Corea del Sud	815	25.398	398	7.353	417	18.045	71,05%	3%		
9 Singapore	700	19.817	443	12.391	257	7.426	37,47%	3%		
10 Taiwan	509	18.613	156	7.343	353	11.270	60,55%	2%		
11 Danimarca	639	17.889	347	7.723	292	10.166	56,83%	2%		
12 Regno Unito	612	17.724	244	7.312	368	10.412	58,75%	2%		
13 Russia	1.644	14.238	1.331	6.998	313	7.240	50,85%	2%		
14 ITALIA	572	12.722	448	8.504	124	4.218	33,16%	2%		
15 India	312	11.582	267	10.094	45	1.488	12,85%	2%		
16 Arabia Saudita	109	10.470	48	1.043	61	9.427	90,04%	1%		
17 Svezia	344	10.268	160	1.501	184	8.767	85,38%	1%		
18 Turchia	549	8.719	447	7.744	102	975	11,18%	1%		
19 Iran	145	7.087	144	7.010	1	77	1,09%	1%		
20 Brasile	166	6.966	152	5.611	14	1.355	19,45%	1%		
21 Malaysia	276	6.496	224	5.405	52	1.091	16,79%	1%		
22 Svizzera	235	6.477	12	714	223	5.763	88,98%	1%		
23 Belgio	117	5.849	1	3	116	5.846	99,95%	1%		
24 Francia	201	5.405	120	3.324	81	2.081	38,50%	1%		
25 Paesi Bassi	631	5.144	473	3.036	158	2.108	40,98%	1%		
26 Filippine	337	4.827	312	4.224	25	603	12,49%	1%		
27 Indonesia	546	4.251	446	2.983	100	1.268	29,83%	1%		
28 Canada	181	3.761	99	788	82	2.973	79,05%	0%		
29 Kuwait	36	3.706	33	3.430	3	276	7,45%	0%		
30 Spagna	230	3.681	127	1.671	103	2.010	54,60%	0%		
Altri	3.414	49.633	2.203	25.494	1.211	24.139	48,63%	6%		
Tonnellaggio di ignoto controllo armatoriale	3.524	42.373			3.524	42.370				
TOTALE MONDIALE	29.716	770.183	13.072	273.480	16.644	496.705	64,49%	100%		

NB: i dati relativi alla flotta italiana non coincidono con quelli riportati in altre tabelle tratte da altre fonti nazionali o estere



A seguito del fenomeno del *flagging-out*, la maggior parte dei registri di libera immatricolazione registra una notevole crescita del tonnellaggio. I principali registri di libera immatricolazione restano Liberia e Panama, seguiti da Malta, al cui registro ricorrono sempre di più gli armatori greci e norvegesi. Con 329 milioni di tonnellate di portata i registri di Bahamas, Bermuda, Cipro, Liberia e Panama rappresentano il 43,1% della flotta mondiale, con un aumento di 0,4 milioni di tonnellate rispetto al 1999.

Interessanti alcuni sviluppi relativi all'utilizzo di bandiere estere da parte dei principali paesi marittimi: gli armatori norvegesi oltre a Bahamas e Liberia, utilizzano anche la bandiera di Singapore come registro aperto, imitati dagli armatori di Hong Kong. Gli armatori residenti a Singapore a

loro volta utilizzano la Malaysia come bandiera estera, mentre la Cina, da parte sua ha forti interessi nel registro di Hong Kong.

Rispetto al 1999, i cambiamenti nella graduatoria dei principali paesi marittimi interessano soprattutto la Danimarca, passata dal 14° al 11° posto, e la Svezia che dal 12° è passata al 17° posto.

L'Italia nel corso del 2000 migliora la sua posizione, passando dal 15° al 14° posto nella graduatoria mondiale. Essa mantiene una posizione di rilievo nel settore del trasporto di passeggeri, dove occupa il quarto posto a ridosso del Giappone, della Grecia e degli Stati Uniti.

L'Italia si pone poi al primo posto tra le flotte nazionali di navi *ro-ro* passeggeri, lasciando la posizione di *leader* alla Grecia nella graduatoria per controllo armatoriale.

Principali flotte mondiali per tipo di nave al 1° gennaio 2001

navi oltre le 1.000 tsl

Fonte: ISL su dati Lloyd's Maritime Information Services

Passeggeri		Portacontaineri		Cisterne		Portarinfuse						
	N.navi	000 tpl	N.navi	000 teu	N.navi	000 tpl	N.navi	000 tpl				
1	Giappone	180	526	Germania	661	1.234	Grecia	787	62.884	Grecia	1.336	66.240
2	Grecia	201	520	Taiwan	197	468	Giappone	731	37.870	Giappone	799	45.499
3	Stati Uniti	129	460	Danimarca	139	399	Norvegia	479	36.750	Cina	553	22.546
4	ITALIA	130	406	Giappone	193	354	Stati Uniti	377	30.922	Hong Kong	239	17.851
5	Regno Unito	102	348	Grecia	136	252	Hong Kong	120	14.354	Corea del Sud	192	14.064
6	Norvegia	125	306	Cina	180	222	Singapore	321	12.272	Norvegia	177	11.056
7	Cina	89	208	Regno Unito	90	225	Arabia Saudita	71	9.765	Taiwan	148	8.379
8	Finlandia	37	164	Singapore	127	185	Danimarca	168	8.337	Stati Uniti	123	6.124
9	Filippine	70	151	Corea del sud	104	183	Svezia	134	7.920	Turchia	151	5.676
10	Svezia	29	141	Svizzera	74	150	Regno Unito	153	7.919	ITALIA	69	5.317
11	Germania	56	137	Stati Uniti	62	133	Corea del Sud	196	6.895	India	124	5.286
12	Francia	45	16	Hong Kong	50	106	Russia	343	6.263	Germania	108	4.820
13	Canada	66	93	Israele	31	77	Cina	289	6.095	Regno Unito	63	4.704
14	Indonesia	51	86	Francia	25	67	India	113	5.567	Brasile	48	3.400
15	Turchia	51	70	Russia	35	52	ITALIA	240	5.176	Singapore	91	3.331
16	Spagna	34	61	Malaysia	39	53	Belgio	64	4.204	Filippine	71	3.005
17	Danimarca	26	48	Norvegia	23	47	Iran	33	4.130	Malaysia	68	2.898
18	Corea del Sud	23	46	Canada	22	40	Germania	163	3.892	Russia	127	2.737
19	Russia	26	46	Tailandia	26	25	Kuwait	28	3.497	Danimarca	32	2.127
20	Egitto	36	40	ITALIA	11	16	Brasile	72	3.170	Svizzera	44	2.061

Andamento dei noli

Il 2000 ha registrato buoni andamenti nel mercato dei noli sia per i carichi liquidi che per i carichi secchi.

Per il mercato delle cisterne l'anno è stato particolarmente positivo e, nonostante il declino nei mesi autunnali, i noli si sono mantenuti su livelli molto alti, con un aumento medio del 175% per le navi cisterna per petrolio greggio e del 90% per quelle portaprodotti.

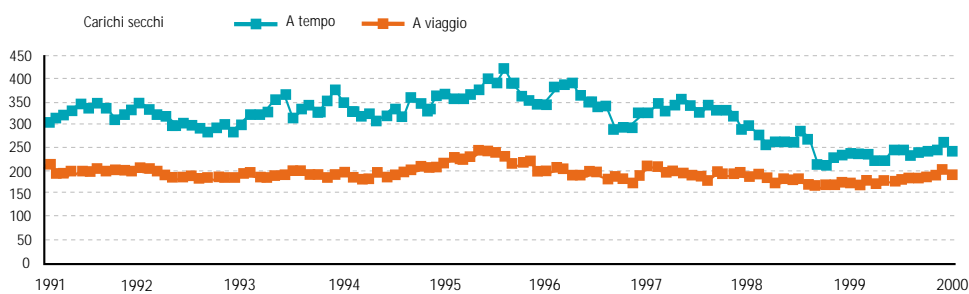
In generale, si può dire che nel 2000 si sono verificate contemporaneamente una serie di condizioni positive nel mercato dei noli cisternieri che ha mostrato una tendenza alla crescita iniziata nei mesi primaverili e continuata anche nei primi mesi del 2001. Ciò non toglie che gli operatori guardino con cautela al futuro.

Tra i fattori che hanno inciso positivamente sui noli delle navi cisterna nel 2000 uno dei più importanti è stato l'influenza provocata dal disastro della motocisterna Erika, affondata al largo delle coste francesi nel dicembre 1999, che ha incentivato l'eliminazione delle navi substandard soprattutto nelle acque europee. Le iniziative in sede europea e in sede *IMO* hanno cambiato l'attitudine nella scelta del naviglio per il trasporto di petrolio, privilegiando il ricorso a naviglio di qualità. Inoltre, nel 2000 hanno iniziato ad avere effetto le numerose fusioni attuate negli ultimi anni e, in



una fase in cui i noleggiatori hanno bisogno di selezionare maggiormente le loro scelte, i pools cisternieri con navi moderne cominciano ad ottenere i benefici per i quali sono stati posti in essere. Nel 2000 anche il mercato dei noli dei carichi secchi ha registrato aumenti inusuali, nonostante piccole ricadute verso la fine dell'anno. Il *Baltic Freight Index* si è mantenuto su una media del 50% più elevata rispetto al 1999 e gli indicatori sul mercato *spot* in media hanno registrato un aumento del 126% per le unità *Capesize*, del 44% per le *Panamax* e del 20% per le *Handymax*.

Il mercato dei noli per le portacontainer ha registrato forti aumenti nei noli timecharter per le navi di tutte le dimensioni almeno fino al terzo trimestre dell'anno. Negli ultimi mesi invece è iniziato un trend negativo dovuto ad una caduta nella crescita economica di alcune aree mondiali a fronte di una forte crescita della flotta. Comunque, in media, nel corso dell'anno si sono avuti aumenti tra il 35% e il 40%.



Indice dei noli: andamenti mensili 1991-2000
Fonte: ISL - Brema e Lloyd's Shipping Economist

