

Gli effetti economici dell'allargamento
del Canale di Panama sui traffici marittimi

maritime
economy

2016

“Gli effetti economici dell’allargamento del Canale di Panama sui traffici marittimi”

è uno studio realizzato da SRM nell’ambito del più ampio progetto di ricerca denominato

“Osservatorio Permanente sui Trasporti Marittimi e la Logistica”

che ha generato il portale web specializzato www.srm-maritimeconomy.com

AUTORI

Direttore della ricerca:

Massimo DEANDREIS

Responsabile dell’area di ricerca Maritime & Mediterranean Economy:

Alessandro PANARO

Team della ricerca:

Olimpia FERRARA (coordinatore)

Anna Arianna BUONFANTI

Graphic design e sviluppo editoriale:

Marina RIPOLI

Dati e analisi aggiornati a Giugno 2016.

Le analisi contenute nella ricerca non impegnano né rappresentano in alcun modo il pensiero e l’opinione dei Soci fondatori ed ordinari di SRM. Lo studio ha finalità esclusivamente conoscitiva ed informativa, e non costituisce, ad alcun effetto, un parere, un suggerimento di investimento, un giudizio su aziende o persone citate. Qualsiasi distribuzione o fruizione del report e la riproduzione del testo anche parziale non possono essere effettuate senza l’autorizzazione di SRM.

È consentito il riferimento ai dati, purché se ne citi la fonte.

Pubblicazione realizzata con il sostegno di:



Maggiori informazioni su www.sr-m.it | www.srm-maritimeconomy.com

Il lavoro è stato realizzato grazie alla collaborazione con le aziende SCAFI e PANAMA TUGS Group, di cui è Presidente e CEO, Giovanni MASUCCI, che hanno consentito lo svolgimento di una Missione Scientifica a PANAMA ad aprile 2016 per analizzare gli aspetti infrastrutturali ed economici del nuovo Canale.

Al Dr. Giovanni MASUCCI va un grande ringraziamento per la sensibilità dimostrata e per aver messo a disposizione di SRM le infrastrutture aziendali ed il suo personale, insieme ad un importante sostegno organizzativo, necessario per la buona riuscita della missione scientifica particolarmente complessa.

Al riguardo, si ringrazia il Direttore di PANAMA TUGS, Giovanni COMPIANI per il grande sforzo compiuto nella fase logistica, organizzativa e operativa della missione consentendo di fornire alla ricerca un grande valore aggiunto in termini informativi e di analisi.

Il successo della Missione scientifica di SRM a PANAMA è stato possibile anche grazie alla partecipazione attiva delle seguenti aziende/istituzioni: Hutchinson Port Holdings, Manzanillo International Terminal, Panama Canal Authority, Panama Canal Pilots Association, Panama Maritime Authority, Panama Maritime Chamber, PSA.

Un ringraziamento particolare all'Ambasciatore Italiano a Panama S.e. Marcello APICELLA per la disponibilità offerta, i preziosi consigli e le informazioni fornite.

Si vuole sottolineare che la realizzazione della ricerca ha avuto altresì grande valore aggiunto grazie alle visite in loco alle chiuse ed alle infrastrutture del nuovo e del preesistente Canale di Panama (presso i punti di osservazione di Agua Clara sull'Oceano Atlantico e Miraflores sull'Oceano Pacifico).

Si ringraziano per le interviste e il materiale fornito: Oscar BAZAN (Executive Vice President Planning and Business Development, Panama Canal Authority), Alessandro CASSINELLI (General Manager PSA Panama), Juan Carlos CROSTON (Vice President Marketing & Corporate Affairs, Manzanillo International Terminal), Jovani GONZALEZ (Deputy Director General Directorate of Seafarers, Panama Maritime Authority), Silvia DE MARUCCI (Executive Manager, Vice Presidency for Planning and Business Development, Panama Canal Authority), Edgar PINEDA (CCO, HPH Panama), Londor RANKIN (Panama Canal Pilots Association, President), Gerardo VARELA (General Director, Ports and Maritime Ancillary Industries General Directorate, Panama Maritime Authority), Nicolas VUKELJA DUQUE (First Vice President, Panama Maritime Chamber), Ricardo UNGO (Manager Business Development Section, Executive Vice Presidency for Planning and Business Development, Panama Canal Authority).

L'Osservatorio sulla Maritime Economy di SRM è realizzato grazie al sostegno della COMPAGNIA DI SANPAOLO, cui va un particolare ringraziamento da parte di SRM e di tutti gli autori della ricerca.

Si ringraziano, inoltre, tutti i partner sostenitori dell'Osservatorio: Assoporti, Autorità Portuale di Taranto, Contship Italia, Federagenti, Federpesca, Grimaldi Group, Lotras, Unione Industriali di Napoli.

INDICE

Executive Summary 5

Introduzione 9

I trend e le caratteristiche del traffico 11

Il nuovo Canale di Panama 23

La vision dei player: i risultati di una missione ad hoc di SRM 29

La competitività dei traffici marittimi 36

Gli impatti attesi e gli effetti del nuovo Canale 45

Conclusioni: Suez, Panama e le relazioni con il Mediterraneo 47

Appendice statistica 50

Bibliografia 59

EXECUTIVE SUMMARY

L'inaugurazione dell'allargamento del Canale di Panama è previsto per il 26 giugno 2016.

I principali dati sul Canale di Panama prima dell'allargamento

- ▶ Nel Canale di Panama “viaggia” tra il **3 e il 4% del commercio mondiale**; a livello settoriale passa il **14,3% del commercio di grano**, il **5,6% del chimico** ed il **3,7% dei container**.
- ▶ Sono coinvolte nei passaggi del Canale **144 rotte navali**, **1.700 porti** e **160 paesi** del globo.
- ▶ Le **navi** in transito annuo sono state quasi 14.000; le merci trasportate sono state circa **230 milioni** di tonnellate di cui 138 milioni (il **60%**) **nella direzione Atlantico-Pacifico** e 92 milioni (il **40%**) **nella direzione Pacifico-Atlantico**.
- ▶ Nella direzione Atlantico-Pacifico i Paesi dell'**Estremo Oriente** hanno avuto un ruolo maggiore mentre nella direzione opposta il traffico si è diretto in misura maggiore verso la **Costa Est degli Stati Uniti e verso l'Europa**. Tra il 2001 ed il 2015 il traffico verso l'Asia è cresciuto del +2,4% e quello della Costa Est degli USA del +17%.
- ▶ I paesi che hanno utilizzato maggiormente il Canale sono stati: **gli Stati Uniti, la Cina, il Cile, il Giappone e il Perù**. Tra i primi 20 paesi compaiono anche: **Spagna (13° posto), Olanda (14°), Regno Unito (17°), Belgio (19°) e Italia (20°)**.
- ▶ Le 4 rotte navali più battute sono state: **Costa Est degli Stati Uniti - Asia** con un transito complessivo di merci pari a al 35,8% del totale; **Costa Est degli Stati Uniti - Costa Ovest del Sud America** con il 16%; **Costa Est degli Stati Uniti – Costa Ovest del Centro America** con il 7% e la rotta **Europa – Costa Ovest del Sud America** con il 5,9%.
- ▶ Il Canale di Panama ha generato **ricavi annui** per il Paese per **2,7 miliardi** di dollari ed ha avuto **costi di gestione** per **1,25 miliardi**.
- ▶ Il **contributo diretto al PIL del Paese** è stato pari al **6%** e se si aggiunge il contributo indiretto la percentuale diventa del **25%**.
- ▶ Il **tempo di navigazione** medio attraverso il Canale di Panama è di poco più di **12 ore** in un'unica direzione. Il tempo totale medio (**transito+attesa**) è di quasi **31 ore**.
- ▶ Panama dispone anche di un'importante Free-Zone nei pressi del Canale: la **Colon Free Zone** che conta circa **2.600 imprese**. Ha realizzato un **interscambio di 21,6 miliardi di dollari** di cui **11,4 miliardi in export**; la **Free Zone importa principalmente dalla Cina** (3,5 miliardi di dollari), seguita da Singapore (1,9 miliardi) e Stati Uniti (922 milioni). Tra i primi 10 paesi anche il Belgio (236 milioni); il Regno Unito (166 milioni) e la Germania (165 milioni). **Anche l'Italia è presente con 157 milioni**.
- ▶ Si prevede che le Free-Zone saranno potenziate con l'espansione del Canale di Panama.

Le caratteristiche dell'opera di espansione e i suoi impatti

- ▶ **Il Nuovo Canale, che si aggiunge a quello preesistente, ha previsto la realizzazione di due chiuse**, una sull'oceano Atlantico e l'altra sul Pacifico. Ciascuna è composta da **tre camere** larghe 55 metri, lunghe 427 metri, profonde 18,3 metri. Esse sono dotate di sistemi di paratie scorrevoli, in senso orizzontale, che **consentono di superare il dislivello esistente tra gli Oceani ed il lago Gatun**.
- ▶ La realizzazione del progetto, iniziata nel 2007, è stata affidata ad un **consorzio internazionale "Grupo Unidos por el Canal"** che comprende l'italiana Salini Impregilo SpA (capocordata), la compagnia spagnola Sacyr Vallhermoso SA, la belga Jan de Nul e la panamense CUSA.
- ▶ **I costi di espansione del Canale nella fase iniziale ammontavano a 5,2 miliardi di dollari. Si stima che abbiano raggiunto nella fase di realizzazione i 6,2 miliardi.**
- ▶ Il Canale occupa a **9.925 addetti** e sono stati creati **oltre 30.000 posti di lavoro** sin da quando sono iniziati i lavori di espansione.
- ▶ **I ricavi rivenienti dalla gestione annua del Canale** a seguito dell'espansione saliranno potenzialmente fino a **4 miliardi di dollari**.

I tre principali effetti che avrà l'allargamento del Canale

- ▶ **Il nuovo Canale consente il passaggio di navi più grandi.** Le nuove chiuse consentiranno il passaggio di navi container **fino a 13.000/14.000 TEU**; il limite del canale preesistente è di 4.500-5000; **il transito del Canale consentirà il passaggio di una maggiore capacità di carico (le Megaships)**; nel 2019, **oltre il 95% della flotta Container sarà in grado di attraversare il Canale di Panama**.
- ▶ **Potrà passare una nuova tipologia di navi.** Un nuovo segmento di mercato **amplierà l'offerta di Panama**: si tratta dell'**LNG (Liquified Natural Gas)** e dell'**LPG (Liquified Petroleum Gas)**.
- ▶ **Aumenterà il numero dei transiti nel medio/lungo termine.** Il passaggio consentirà potenzialmente **il transito contemporaneo di 3 navi**: 2 di dimensioni più piccole nelle vecchie chiuse e 1 attraverso le nuove; sempre in via potenziale, sarà possibile il passaggio di **ulteriori 12 navi giornaliere** che andranno ad aggiungersi alle preesistenti 38 per un **totale potenziale massimo di 50 transiti al giorno**.

Principali impatti del nuovo Canale sulle rotte e sui porti

IMPATTO SULLA PORTUALITÀ PANAMENSE

- ▶ Oggi, i **porti panamensi** sono sede di scalo delle principali compagnie di navigazione al mondo tra cui **Maersk, CMA-CGM, MSC, APL / MOL, Hapag Lloyd, Evergreen**. L'allargamento verosimilmente estenderà i rapporti con altri importanti vettori mondiali.

- ▶ I porti panamensi sono gestiti dai **principali terminalisti** (es. **Hutchinson Port Holdings, PSA, Evergreen**) che, in vista dell'allargamento, **stanno realizzando importanti investimenti**. A riprova dell'interesse verso l'area, per il nuovo terminal di **Corozal**, sul Pacifico, si sono presentati 4 terminal operator di rilevanza mondiale: APM (Olanda), Terminal Link (Francia), PSA (Singapore) e Terminal Investment Limited (Belgio).

EVIDENZE DELL'IMPATTO SU PORTUALITÀ E TRAFFICI MARITTIMI VERSO IL NORD AMERICA

- ▶ **L'espansione del Canale contribuirà ad ampliare la dimensione strategica di Panama consentendole di diventare un Hub marittimo internazionale soprattutto per gli USA.** Gran parte del carico in transito avrà come destinazione i principali porti della costa orientale degli Stati Uniti; numerosi sono i **progetti** di ampliamento degli scali **statunitensi** che sono in corso di realizzazione: i porti di **New York** e del **New Jersey** hanno completato i dragaggi che consentiranno l'approdo di navi più grandi, così come i porti di **Savannah** e **Charleston**.
- ▶ Tra il 2009 ed il 2014 **il governo federale USA ha allocato risorse per 320 milioni di dollari** per progetti infrastrutturali lungo le East & Gulf Coasts. Tali investimenti consentiranno di **intercettare la nuove navi Post-Panamax** che transiteranno nel Canale.
- ▶ Con l'espansione, **Panama aumenterà il suo potenziale come hub portuale e logistico di riferimento con l'America Latina e con i Caraibi.**

Comparazione Panama-Suez e rispettive interdipendenze

- ▶ **Su alcune rotte internazionali, il principale competitor di Panama è Suez.** L'ampliamento del Canale mira a non perdere quote di mercato; un esempio di competizione è rappresentato dalla rotta Far East-US East Coast una delle più percorse del mondo (7,4 milioni di TEUs annui): nel 2010 transitavano 15 navi a settimana via Panama e 4 via Suez, nel 2015 sono transitate 16 navi via Panama e 9 via Suez; un aumento per entrambi i canali, ma più elevato sulla via di Suez.
- ▶ Sulla base di una simulazione effettuata nello studio su navi di 12.000 TEUs che potranno transitare dal nuovo Canale, in termini di tempi e costi, Panama si mantiene concorrenziale su alcune rotte strategiche. Panama compete con Suez sia sulla rotta **Shanghai-New York** dove le stime dicono che il costo a transito per TEU è di 820 dollari a viaggio (andata + ritorno) contro gli 830 dollari di Suez, sia sulla rotta **Hong Kong-New York** dove il costo del viaggio per TEU è pari a 830 dollari contro gli 855 di Suez; **sulle rotte Shanghai-Rotterdam e Yokohama (Jap)-Rotterdam**, invece, resta più **competitivo il transito per Suez.**

- ▶ Tuttavia, è di recentissima approvazione (6 giugno 2016) un provvedimento della Suez Canal Authority che ha varato **una linea tariffaria che prevede uno sconto fino al 65% su alcune rotte container provenienti dai porti americani dell'East Coast e diretti verso i porti del Sud e del Sud East Asiatico**. Questa decisione potrà avere un forte incentivo per potenziare i passaggi da Suez, aumentare la competitività nei confronti di Panama (che presumibilmente sarà spinta a rivedere le proprie strategie tariffarie) e scoraggiare le rotte che circumnavigano il capo di Buona Speranza anche a seguito dell'abbassamento del prezzo del petrolio. Tutto questo contribuirà ad aumentare la centralità del Mediterraneo ed a rafforzare la direttrice di traffico che proveniente dall'Atlantico, entrerà nel Mediterraneo e dopo Suez proseguirà verso l'Estremo Oriente.
- ▶ Contestualmente anche la **Cina** sta operando attivamente per aprire una "via della seta" marittima di immediato interesse per propri traffici mediterranei; in relazione a questa strategia c'è un rafforzamento delle rotte che dal Far East si dirigono verso il Mare Nostrum.

Possibili impatti sui traffici mondiali e sull'Area Euro-Mediterranea

- ▶ L'allargamento del Canale di Panama **avrà un impatto diretto sulle economie di scala dei vettori navali**; si stima un aumento globale dei volumi di merce trasportata del **15% al 2020 pari al 3% all'anno**.
- ▶ A crescere maggiormente a seguito dell'espansione del Canale sarà **il traffico proveniente e diretto verso quattro macro aree**: l'Asia (principalmente Cina, Taiwan, Giappone) con un incremento potenziale del 4,3% all'anno; il Sud America (Cile, Colombia, Ecuador, Venezuela e Perù) con il 4%; l'America Centrale (Guatemala, Messico, Panama e Trinidad & Tobago) con il 3,7% il Nord America (Usa, Canada) con il 3,5%.
- ▶ **Anche l'Europa** (rappresentata da Belgio, Olanda, Italia, Spagna e Regno Unito) **e l'Italia potranno trarre vantaggio dall'ampliamento del canale di Panama**. In particolare si valuta un incremento medio annuo delle tonnellate scambiate del 2,2%.

L'allargamento del Canale di Panama costituisce un'opera di grande rilevanza ingegneristica che avrà forti impatti nel breve e nel lungo periodo sulle rotte e sulla portualità globale e in particolare su quella del Continente Americano, con effetti potenziali diretti e indiretti sull'Europa e il Mediterraneo.

maritime
economy