

Le infrastrutture per lo sviluppo: i nuovi canali di Suez e Panama

Alessandro PANARO
Responsabile "Maritime & Mediterranean Economy" Dept. SRM

Monfalcone, 23 marzo 2017



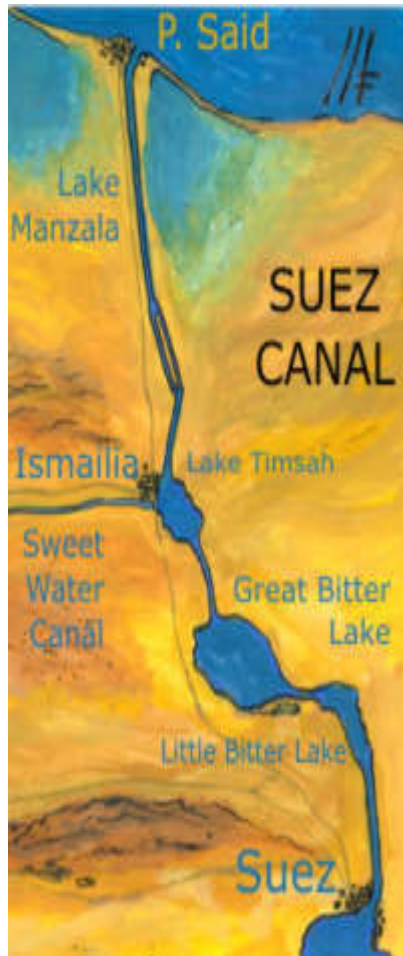
A new observatory:
a permanent analysis
on ports and shipping

News

Agenda

- Il Canale di Suez e i rapporti con il Mediterraneo
- Panama: il passaggio delle rotte mondiali

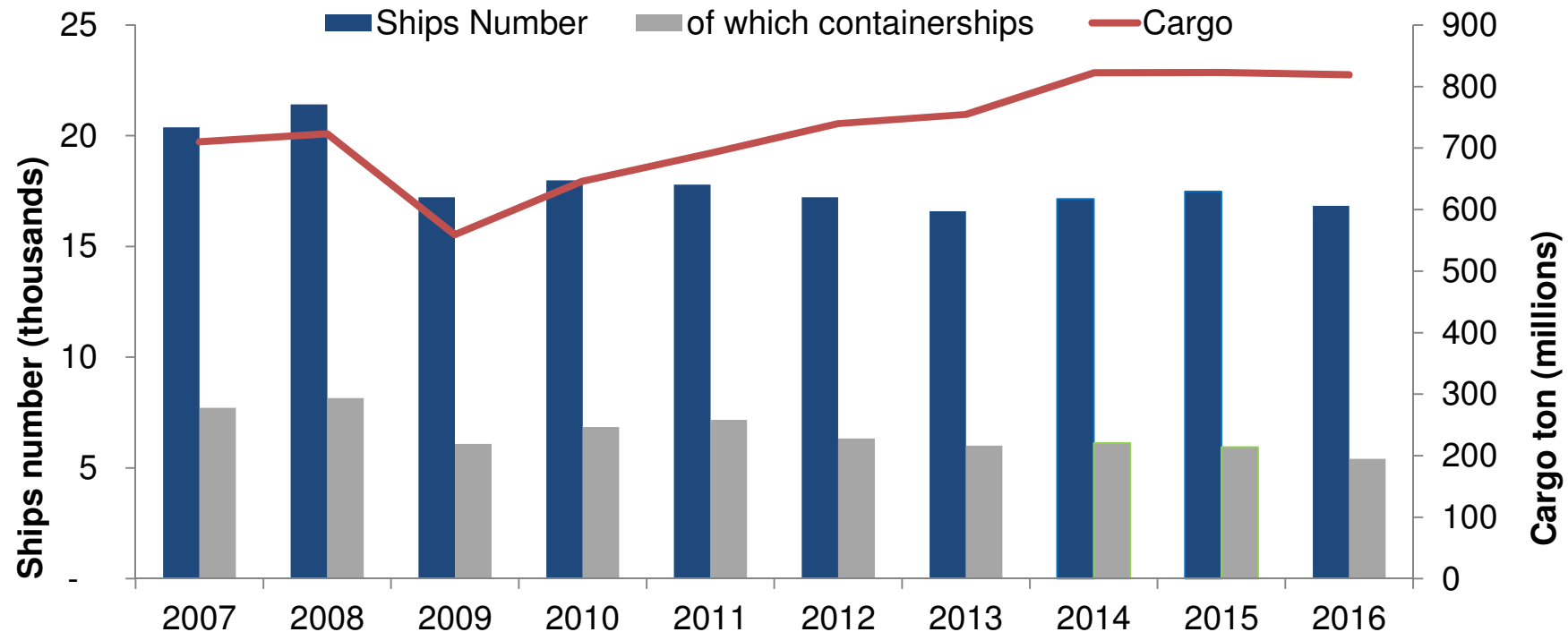
Suez Canal Corridor Project



- Il nuovo Canale di Suez **apre importanti opportunità di business per le imprese italiane** perché non è solo una nuova infrastruttura; è un grande progetto che intende fare di tutta l'area **un centro economico, logistico e industriale dove incentivare l'insediamento di investitori esteri.**
- Le cifre del progetto di raddoppio del Suez Canal Corridor (SCCP):
 - **72 Km di lunghezza e 24 m di profondità:** per eliminare il tratto a senso unico alternato delle navi
 - **Raddoppio del traffico giornaliero:** da 49 a 97 navi e il tempo di transito da 18 a 11 ore
 - **Costo dell'opera:** 8,2 mld\$, finanziato in buona parte da obbligazioni interamente sottoscritte da cittadini egiziani
 - **Guadagno stimato della Suez Canal Authority:** 13,5 mld\$ (5,3 nel 2013)

Il traffico del canale di Suez: Navi e Merci

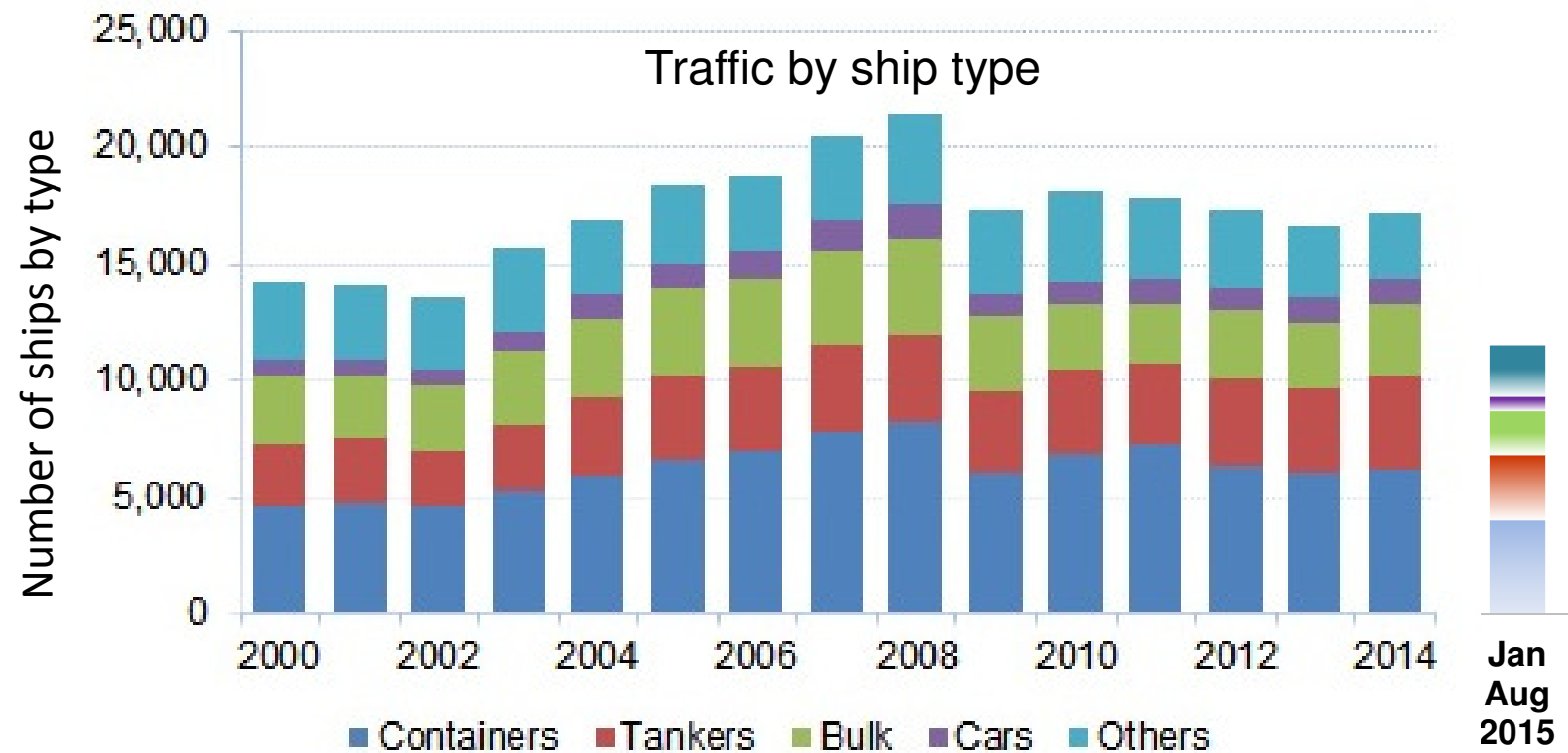
- L'**8-10%** dell'intero **traffico globale** passa attraverso il canale di **Suez**.
- Attraverso Suez al 2016 sono transitate **819 milioni** di tonnellate di merci pari **all'8-10% del traffico mondiale** pari a **circa 17.000** navi l'anno (-0,5% sull'anno precedente).
- Nel periodo 2001-2016, **il traffico delle merci** attraverso il Canale di Suez è aumentato del **120%**.



Source: SRM on Suez Canal Authority, 2016

Il traffico per tipo di nave nel Canale di Suez

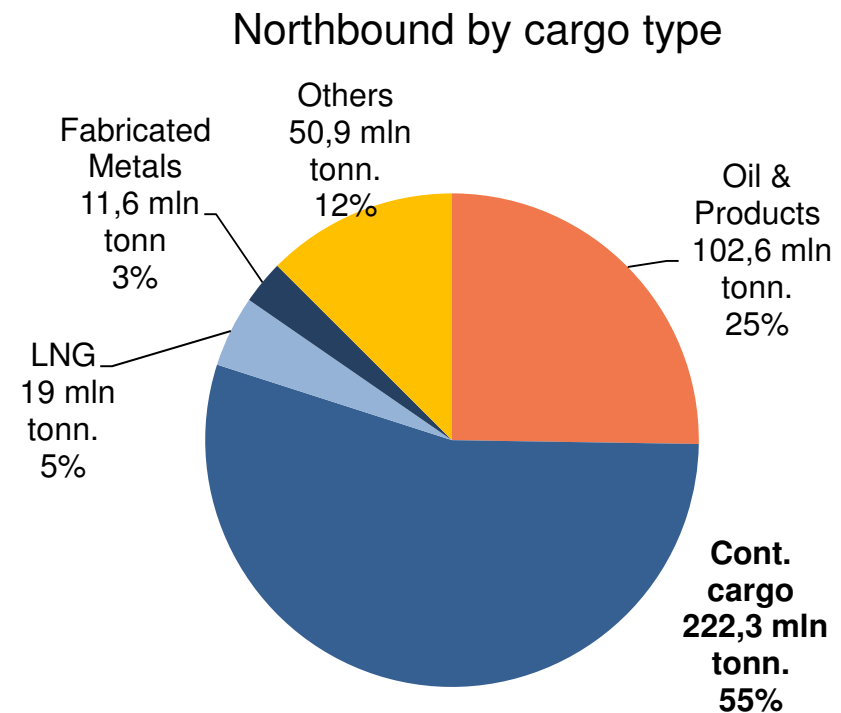
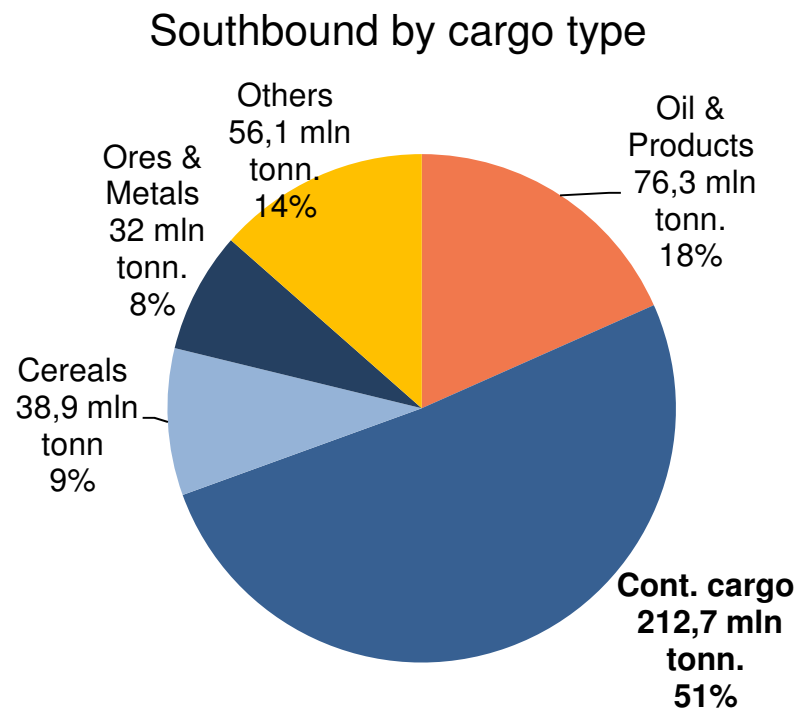
- La tipologia di nave che più comunemente attraversa il Canale di Suez è la containership. Essa rappresenta il 36% in termini di numero e il 50% in termini di merci trasportate.
- La containership è anche il tipo di nave che trarrà il maggiore vantaggio dal New Canal; diventa quindi fondamentale il ruolo di Port Said, dove si stanno concentrando importanti progetti infrastrutturali.



Fonte: SRM su Drewry e Suez Canal Authority 2015

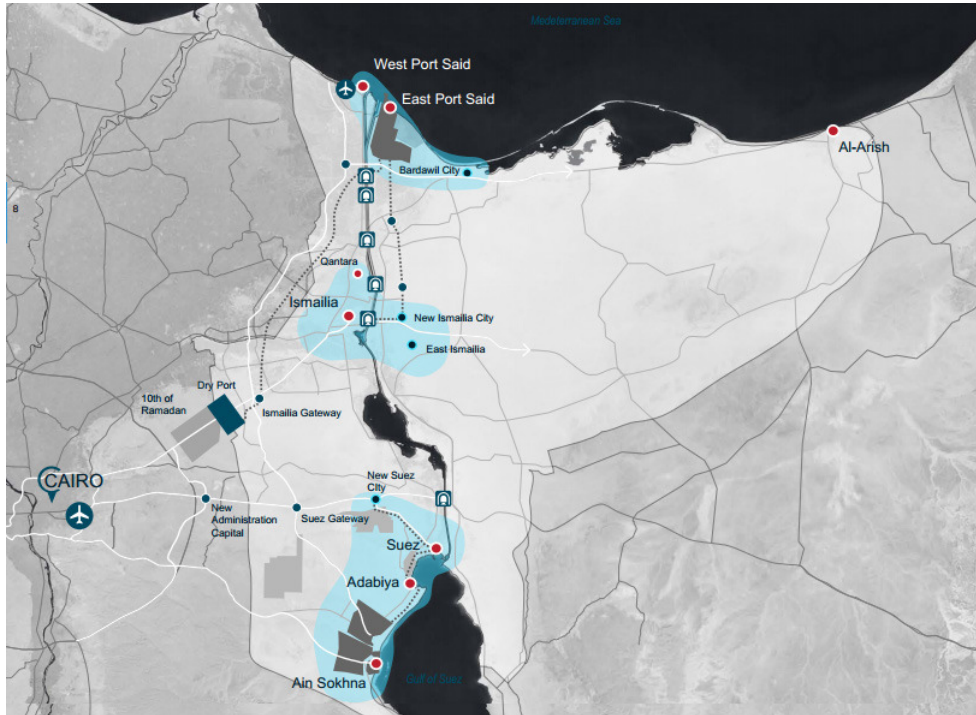
Il traffico per tipo di merci nel Canale di Suez

- La tipologia prevalente di merci in transito attraverso il Canale di Suez è quella containerizzata, sia in direzione Northbound (55%) che Southbound (51%).



Fonte: SRM su Suez Canal Authority, 2015

Il progetto SUEZ: le fasi della SCZone (completata al 2023)



Fase 1: Sviluppo di Port Said e dei porti limitrofi al canale

Il terminal di Port Said a metà 2016 ha raggiunto una capacità di 5,4 milioni di Teus: previste anche integrazioni con il sistema ferroviario, centro logistico multimodale, cantieri e riparazioni navali

Fase 2: Industrial Zone

Nella zona di AIN Sokhna sarà realizzato il nuovo centro industriale che lavorerà in stretto contatto con il Porto.

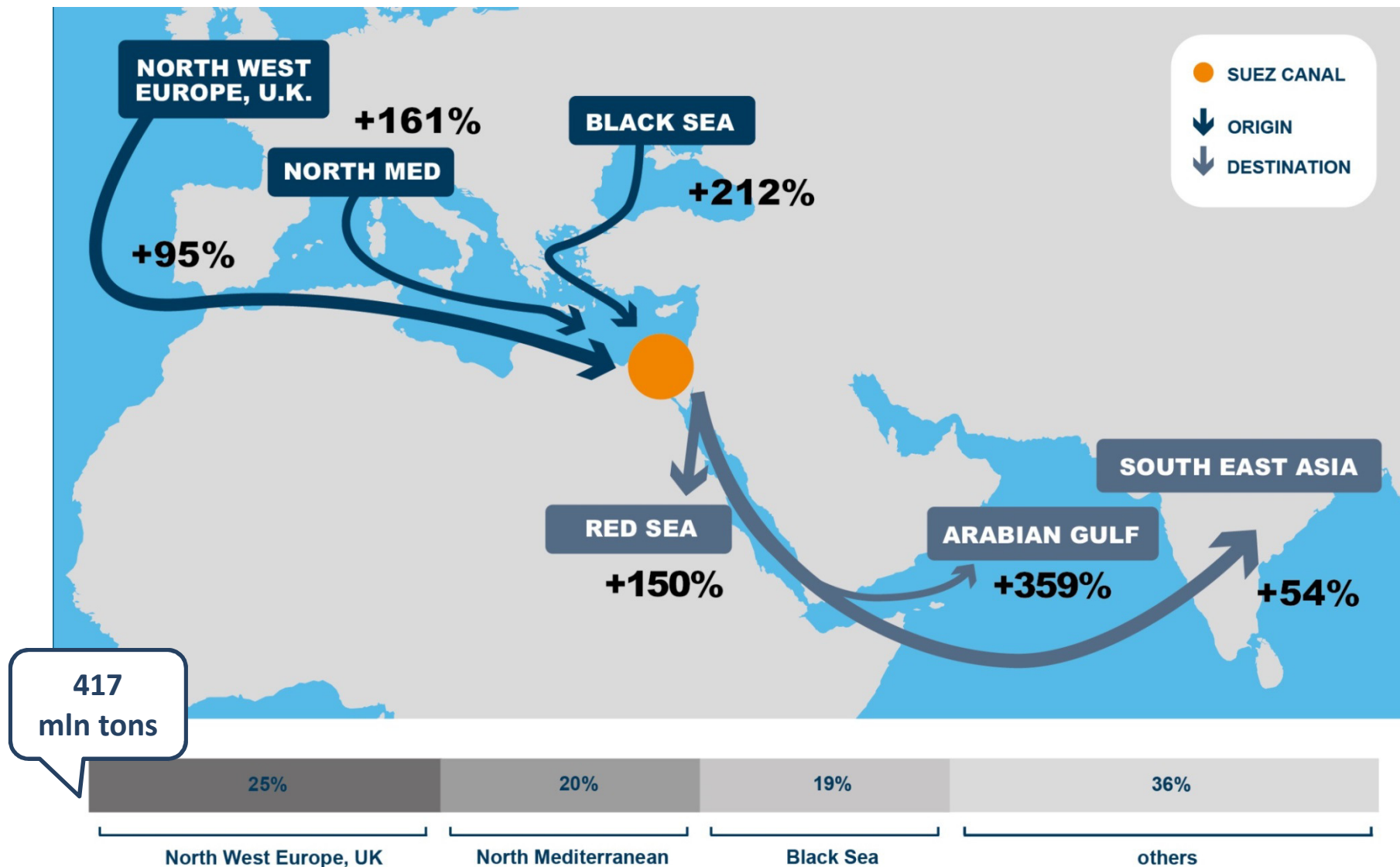
Fase 3: Ismailia technology valley

La realizzazione di un distretto tecnologico di ICT, energie rinnovabili, internet e multimedia etc.

La SCZone prevede un investimento complessivo di 68-100 mld\$ già manifestato interesse tra gli altri la Cina. Difatti, **L'Egitto sta negoziando** con la compagnia cinese **Qingdao Seaport** la firma di un contratto definitivo e vincolante per la costruzione di un **terminal container** nella zona economica speciale del Canale di Suez (Sczone).

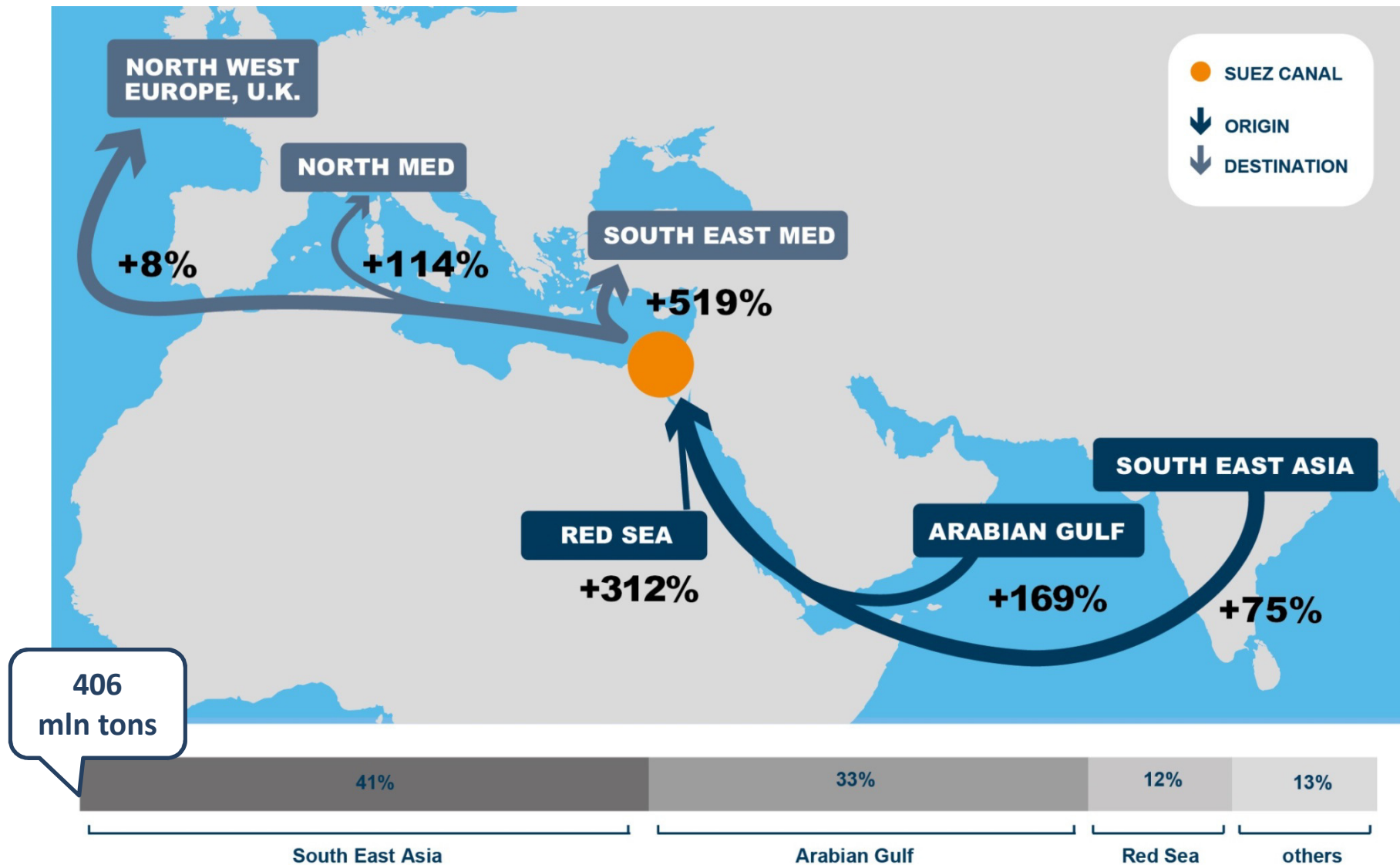
La SCZone vuole entrare nelle **top 7 Zone Franche del Mondo entro il 2025**.

I principali flussi cargo Southbound attraverso il Suez Canal. Var. % 2001-2015



Source: SRM su Suez Canal Authority, 2016

I principali flussi cargo Northbound attraverso il Suez Canal. Var. % 2001-2015



Source: SRM on Suez Canal Authority, 2016

Il «Nuovo» Panama

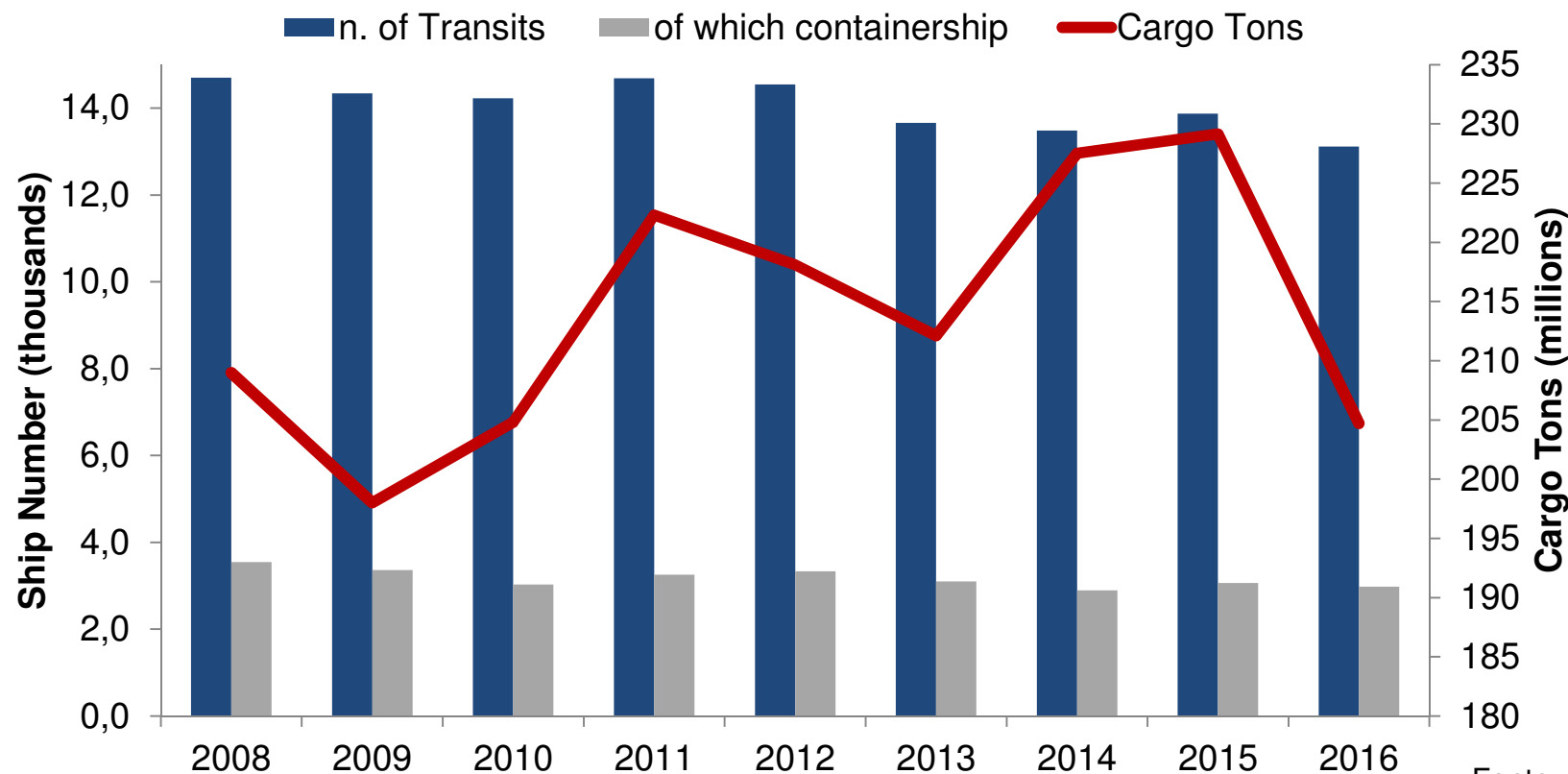
Le caratteristiche dell'opera:

- Il nuovo canale ha un percorso di **81 Km.** Collega il **Pacifico** e l'**Atlantico** e mantiene inalterati i tempi di percorrenza (**12 ore di transito**). Il tempo medio totale (transito + attesa) è di quasi 31 ore.
- I lavori hanno previsto la costruzione di **2 chiuse** (una sull'**Atlantico** e l'altra sul **Pacifico**). Ciascuna composta da 3 camere larghe 55 m., lunghe 427 m., profonde 18,3 m.
- **Costo dell'opera:** 6,2 mld\$. Tra i costruttori l'**italiana Salini Impregilo**. Tra i finanziatori anche la **BEI**.
- **Guadagno annuo stimato della Panama Canal Authority:** 4 mld\$ nel 2025 (dagli attuali 2,7).
- **Occupazione:** **9.925** addetti e **30.000** posti di lavoro creati dall'inizio dei lavori.



I passaggi attraverso il nuovo Canale di Panama

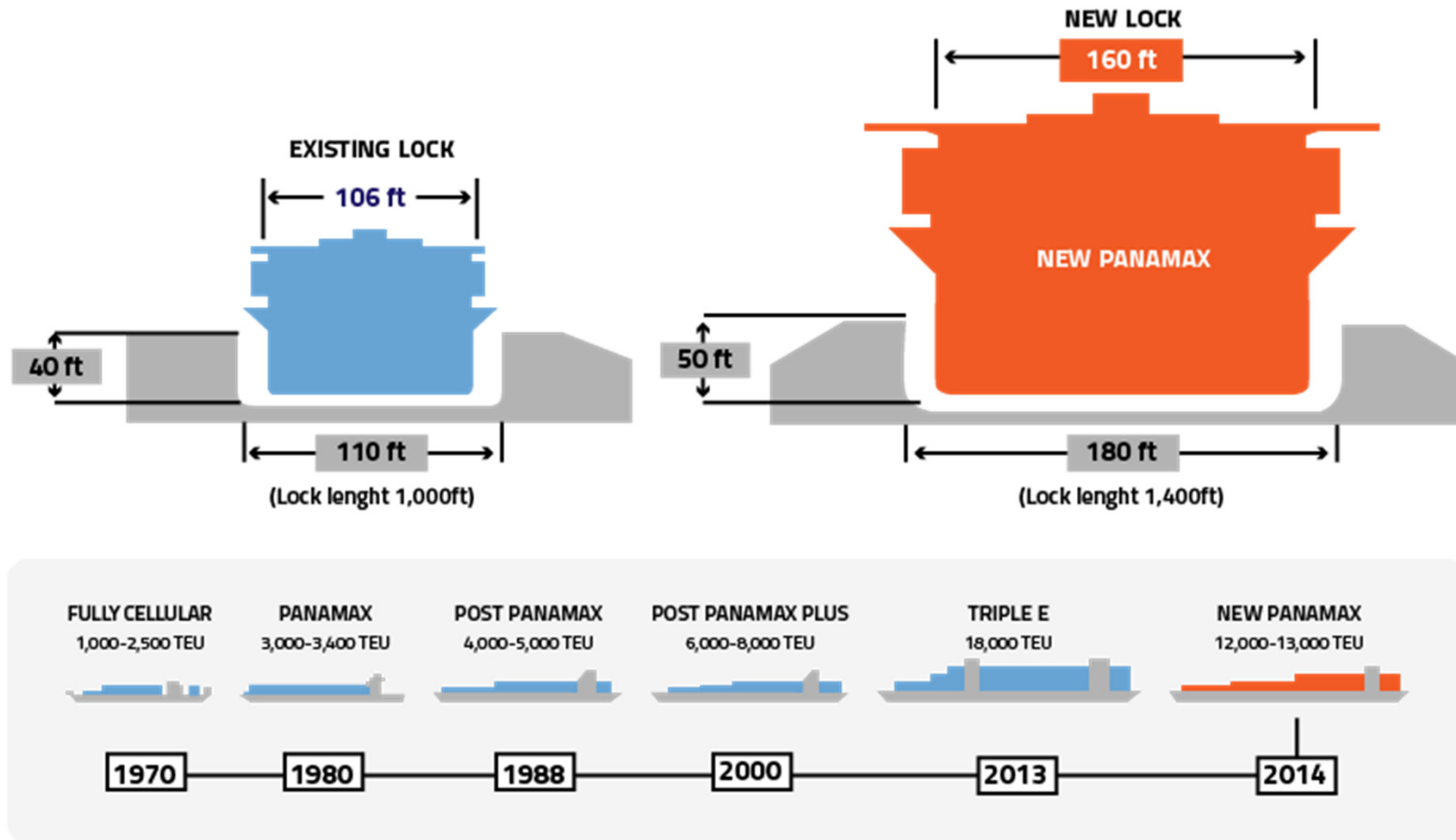
- La principale rotta è **Costa Est USA - Asia** che copre il 31% del totale dei traffici.
- Attraverso il Canale «viaggia» **il 3-4% del commercio mondiale** (oltre 13.100 navi per 205 milioni di tonnellate di merci).
- La **Cina** è il secondo paese che utilizza il Canale dopo gli **Stati Uniti**.
- Il Nuovo Panama si rafforza soprattutto come Grande **Canale Pan-Americano** per il commercio tra le due coste del Nord e Sud America.



Fonte: ACP, 2016



La dimensione delle navi



Il Nuovo Panama e gli impatti sui traffici e sui transiti

Inaugurazione: 26 giugno 2016

L'espansione avrà tre principali effetti:

- **Passaggio di navi più grandi:** portacontainer fino a 13.000-14.000 TEU; il limite preesistente era di 4.500-5.000 TEU.
- **Nuova tipologia di navi:** un nuovo segmento di mercato amplierà l'offerta quello dell'LNG e LPG.
- **Aumento dei transiti nel m/l termine.** Il passaggio aumenterà i transiti da 38 ad un potenziale di 50 (quindi anche aumento degli introiti).



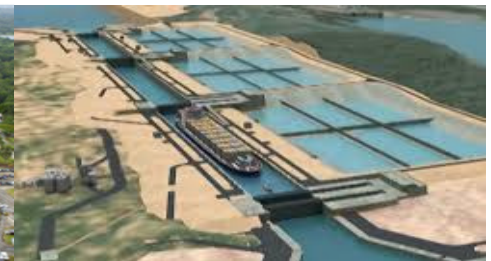
+Dimensione
containership



Nuovo traffico



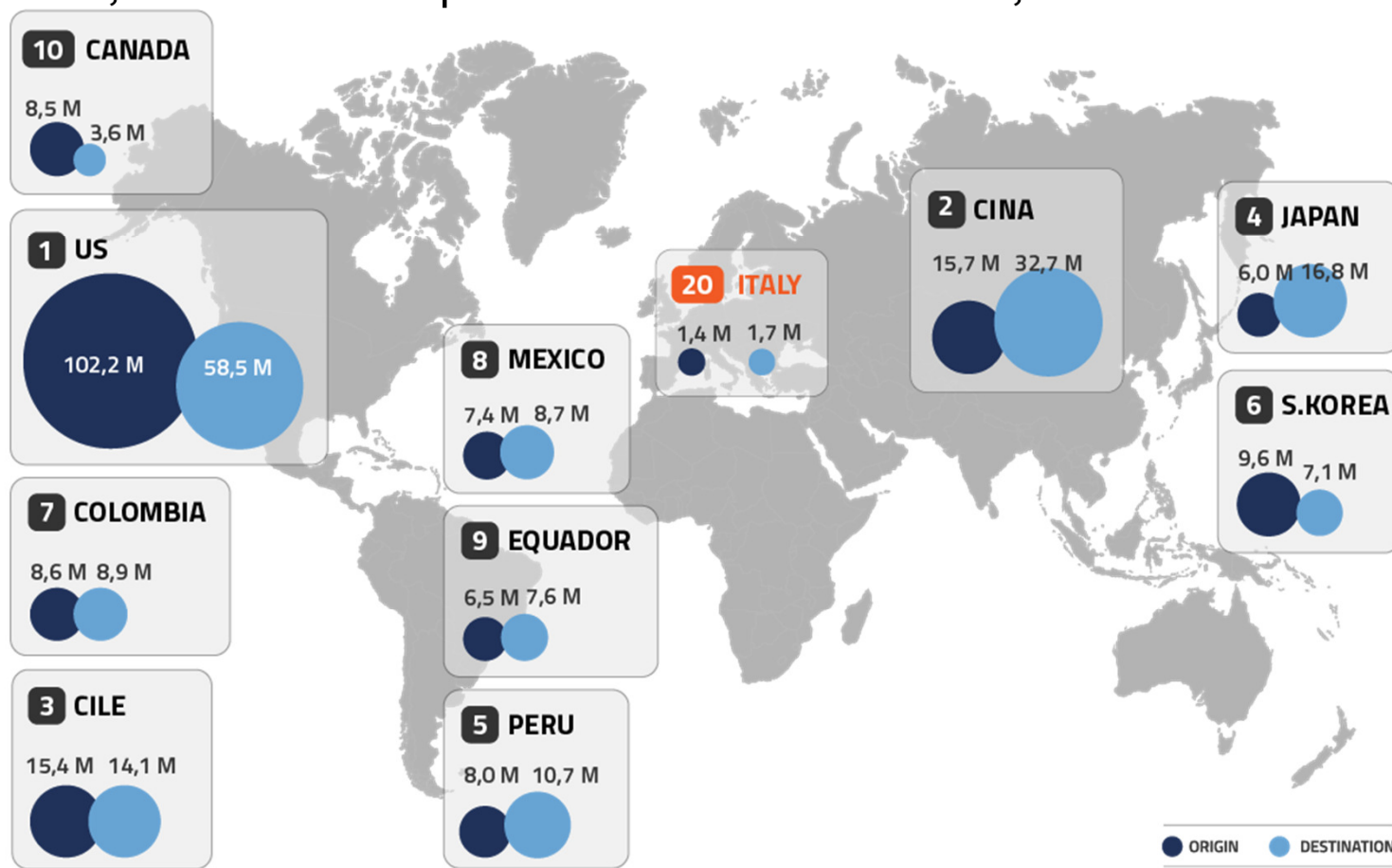
Aumento dei
transiti



riduzione dei costi per unità di carico+nuovi traffici+nuovi transiti=
ECONOMIE DI SCALA

Panama. L'attuale situazione dei traffici

- **Gli USA** sono il 1° paese che transita **attraverso il canale di Panama** con **160,7** milioni di tonnellate (102,2 in origine e 58,5 per destinazione). **Al 2° posto la Cina con 48,4** milioni di tonnellate (15,7 in origine e 32,7 come destinazione).
- La lista dei paesi utilizzatori comprende anche: **Cile, Giappone, Perù, Colombia, Messico**. Tra i primi 20 anche **l'Italia con 3,1 milioni di tonnellate**.



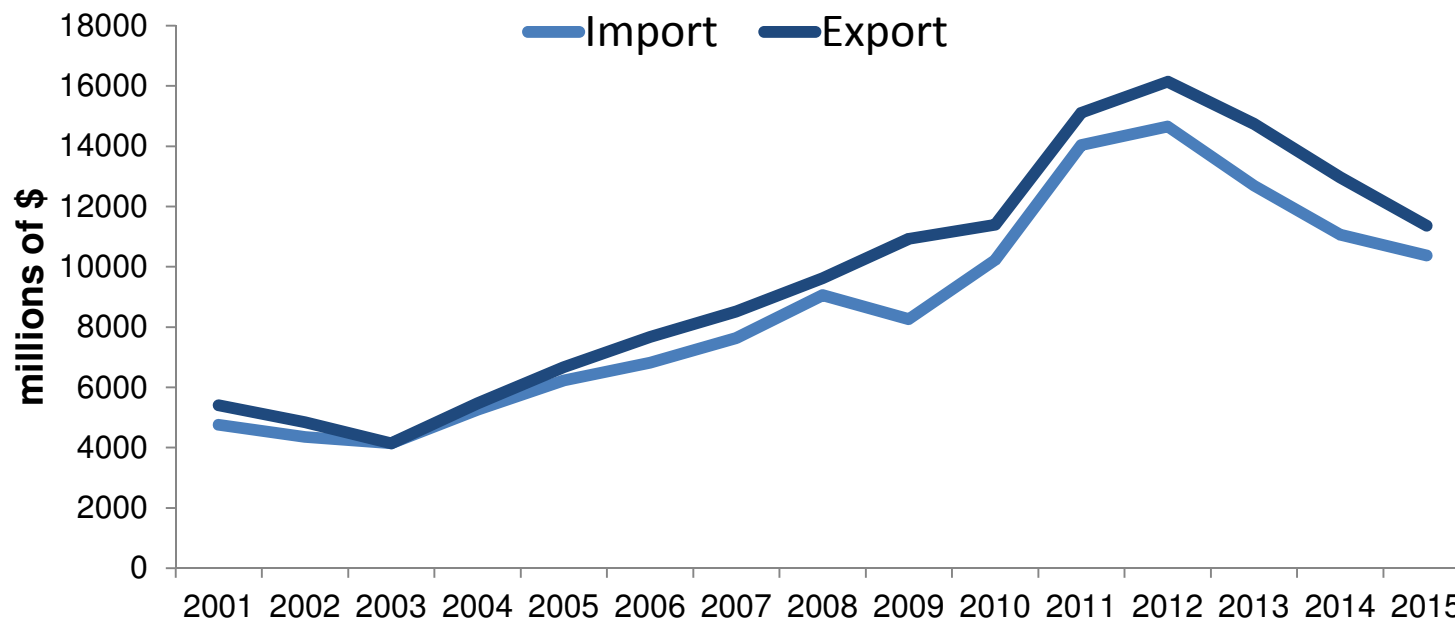
Migliora la *connettività* e Panama diviene Hub delle Americhe

- L'apertura si collega ad una serie di grandi progetti di **espansione di porti atlantici** degli USA per facilitare l'approdo di navi più grandi: per es. New York, Savannah, Charleston.
- L'espansione servirà da driver per **migliorare la connettività** anche dell'America centro meridionale.
- Molti porti americani, specie della costa Atlantica non sono logisticamente adeguati per accogliere le grandi navi.



Le sfide: la Free Zone di Colón

- La **Free Zone di Colón** è la **prima** per **dimensione** del **continente Americano** in cui sono presenti **2.600 imprese** dedite a **commercio e servizi**.
- 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.

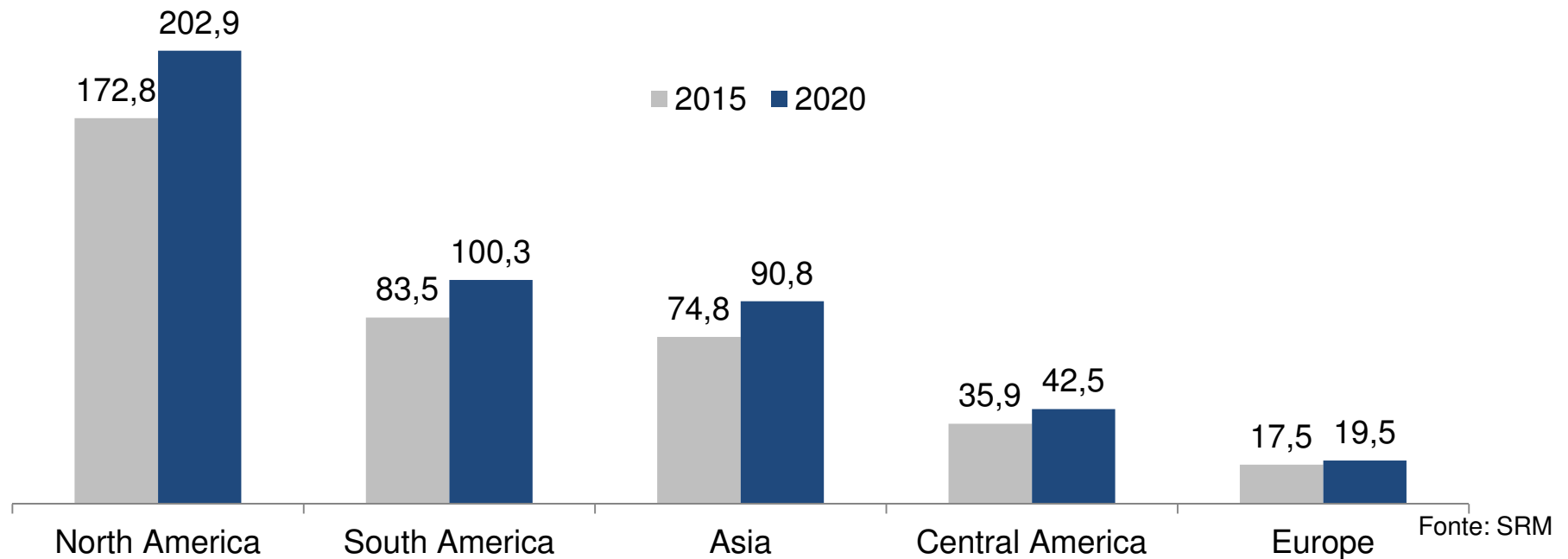


Fonte: Georgia Tech 2016

Un'ipotesi di stima al 2020

- **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**.
- **A crescere maggiormente** sarà il traffico proveniente e diretto verso **quattro macro aree**: l'Asia con un incremento potenziale del 4,3% all'anno; il Sud America con il 4%; l'America Centrale con il 3,7% il Nord America con il 3,5%.
- **Per l'Europa e l'Italia si valuta un incremento medio annuo delle tonnellate scambiate del 2,2%.**

Stime al 2020 per Area geografica per Origine e Destinazione (mln tonnellate)



La stringente competizione tra Panama e Suez

- E' in corso una **grande sfida competitiva tra i due Canali** che, oltre ad incidere sulla qualità della logistica comporta un duello sui prezzi da praticare al fine di invogliare le navi a transitare per uno o l'altro snodo.
- La **Suez Canal Authority** ha approvato in via sperimentale una linea tariffaria con sconti **del 45-55-65%** su alcune rotte container provenienti dai porti dell'East Coast del continente americano e diretti verso il Sud ed il Sud Est Asiatico.

Un esempio sulla competizione tariffaria

Suez: sconti elevati

Per le portacontainer provenienti dai porti a sud di Norfolk (USA) e diretti verso Port Kelang (Malesia) e i porti orientali: è concessa una riduzione **del 65%**.

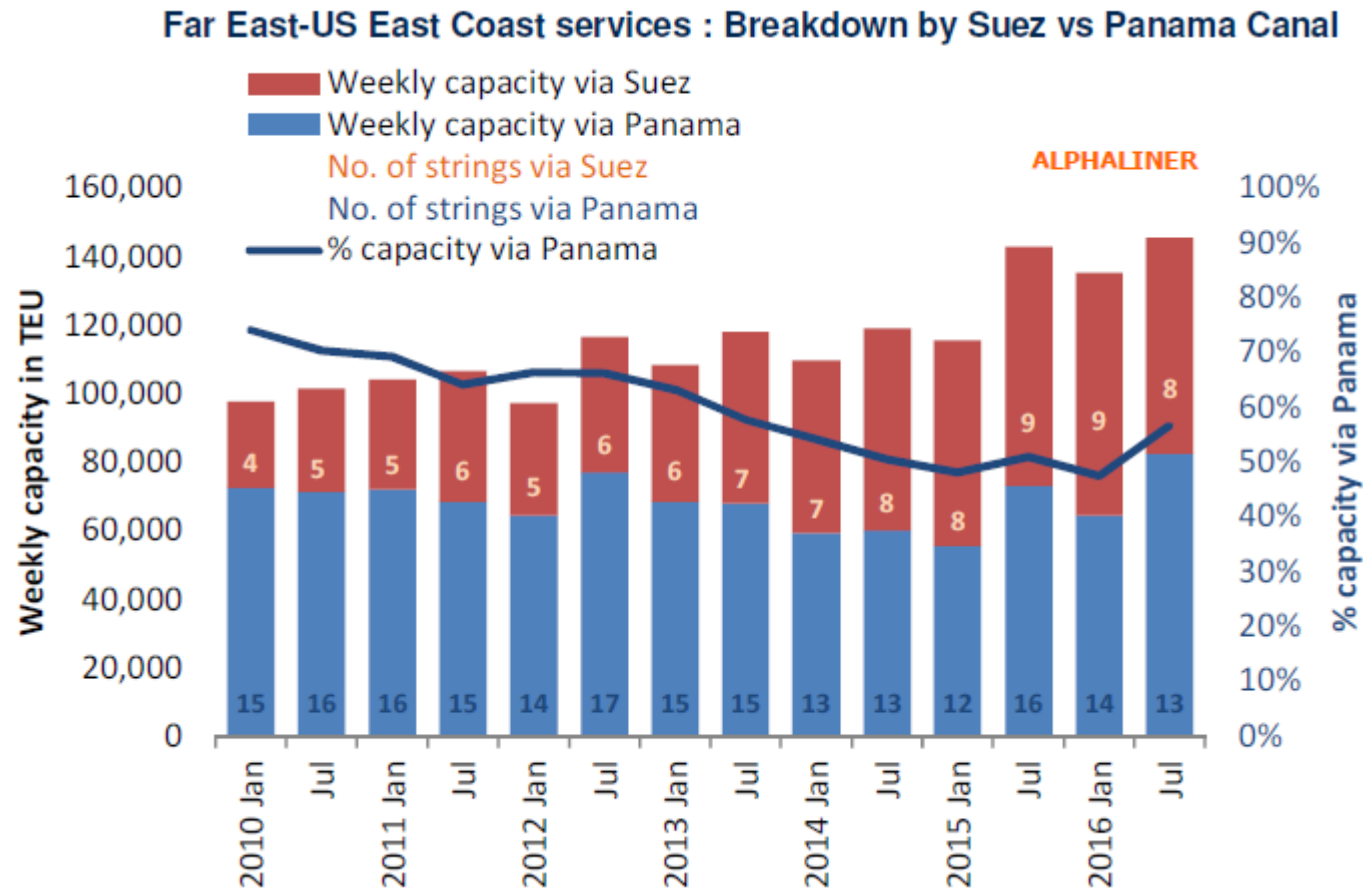
Panama: programma fedeltà

Programma fedeltà per le navi a pieno carico. Applicabile a tutti i clienti con un volume di capacità annuo registrato di **oltre 1,5 mln. TEU**: nel caso si raggiunga tale capacità la tariffa si riduce di **\$ 3** a TEU.

Fonte: SRM su Autorità Canale di Panama e Suez Canal Authority

La stringente competizione tra Panama e Suez

- Sulla rotta **Far East-US East Coast** dove transitano 7,5 milioni di TEU all'anno esistono 21 servizi settimanali, 8 via Suez e 13 via Panama.
- Suez ha raddoppiato la percorrenza dal 2010.

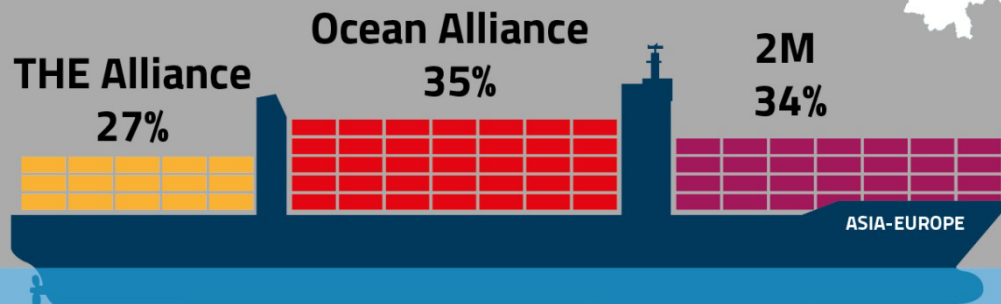





Fonte: Alphaliner

China presence in the Mediterranean, in Europe and in the Gulf



COSCO



-  Control centre intra-European services
-  Investment in terminals
-  Ports acquisition

One Belt One Road



I tempi delle infrastrutture

Attenzione alle criticità !!!

- Non perdiamo di vista che per realizzare un infrastruttura il nostro Paese ha tempi piuttosto lunghi.



Fonte: Elaborazioni SRM su dati DPS 2016

- Per realizzare e rendere operativo **Maasvlakte 2** (costo **1,7 mld. euro**) l'Olanda ha impiegato:

6 anni e 7 mesi

- Per realizzare tale opera in Italia, occorrerebbe un tempo pari a:

9 anni e 7 mesi (*gap 3 anni*)

Alcune riflessioni

- Il Canale di Suez renderà più rapidi i passaggi di transito grazie all'eliminazione del senso unico; questo potrebbe generare risparmi di costo per le navi
- Suez potrebbe generare altresì diverse scelte di rotta per il raggiungimento della costa est degli USA; ciò vale ancor di più vista la politica degli sconti tariffari.
- I Porti del Mediterraneo (e quelli italiani) devono essere pronti a sfruttare questa opportunità anche in vista della **strategia** molto incisiva **della Cina** a voler penetrare nel *Mare Nostrum*
- Panama si propone come nuovo hub per le rotte centroamericane da e per il Mediterraneo ed l'estremo oriente; il futuro di questo canale sarà agganciato alle nuove linee strategiche che gli USA perseguiranno nei prossimi anni



Grazie dell'attenzione
www.srm-maritimeconomy.com