



COMUNICATO STAMPA
(per la redazione economia)

In occasione dell'inaugurazione del nuovo CANALE DI PANAMA prevista il 26 giugno 2016:

SRM PUBBLICA IL NUOVO STUDIO "GLI EFFETTI ECONOMICI DELL'ALLARGAMENTO DEL CANALE DI PANAMA SUI TRAFFICI MARITTIMI"

- ✓ *Il Canale di Panama ha un rilevante impatto sul commercio mondiale: vi hanno transitato mediamente 230 milioni di tonnellate di merci annue su 144 rotte navali con 1.700 porti e 160 paesi toccati. E' pari a circa il 3-4% il volume di commercio mondiale che transita per Panama. Cina e Stati Uniti sono i principali utilizzatori.*
- ✓ *A seguito dell'allargamento vi sarà un positivo impatto sul volume delle merci in transito; in particolare l'espansione del Canale avrà un effetto positivo sul 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%.*
- ✓ *Il costo stimato dell'opera è di oltre 6 miliardi di Euro; da quando sono iniziati i lavori di espansione sono stati creati oltre 30.000 posti di lavoro.*
- ✓ *I ricavi stimati dalla gestione annua del Canale a seguito dell'espansione saliranno fino a 4 miliardi di dollari (dai circa 2,7 attuali);*
- ✓ *Sarà possibile il passaggio di ulteriori 12 navi giornaliere che andranno ad aggiungersi alle preesistenti 38 per un totale potenziale di 50 transiti al giorno.*
- ✓ *Il nuovo Canale consente il passaggio di navi container fino a 13.000/14.000 TEU; il limite del canale preesistente è di 4.500-5.000 TEU.*
- ✓ *L'allargamento del Canale di Panama avrà un impatto diretto sulle economie di scala dei vettori navali e sui volumi trasportati che, si stima, aumenteranno fino al 15% al 2020 pari al 3% all'anno.*
- ✓ *Il nuovo Panama va confermandosi come un grande Hub marittimo internazionale soprattutto per gli Stati Uniti ed avrà l'effetto di rafforzare ulteriormente la portualità statunitense della costa atlantica. Suez si conferma come un canale ad impatto globale.*

Napoli, 24 Giugno 2016. SRM (Centro Studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo) ha pubblicato il nuovo studio dal titolo *“Gli effetti economici dell’allargamento del Canale di Panama sui traffici marittimi”* realizzato in occasione dell’inaugurazione del nuovo Canale di Panama prevista per domani **26 giugno 2016**.

Il lavoro rientra nel più ampio progetto di ricerca varato dal Centro Studi nel gennaio 2014 denominato *“Osservatorio sui Trasporti Marittimi e la Logistica”* e vuole essere un contributo all’analisi ed alla conoscenza di questa grande opera e degli **impatti economici che questa avrà sui traffici e sulle rotte marittime** globali ed in particolar modo quelle dirette e provenienti dal **Mediterraneo**, nonché sugli **investimenti** dei porti e collegati ad essa.

La ricerca, inoltre, offre una visione prospettica di quelli che saranno i nuovi scenari collegati al fatto che il nuovo canale potrà accogliere navi più grandi e nuove tipologie di naviglio tra cui quello che trasporta LNG (Liquified Natural Gas) ed LPG (Liquified Petroleum Gas),

L’espansione del Canale contribuirà ad **ampliare la dimensione strategica** di Panama consentendole di diventare un **Hub marittimo internazionale soprattutto per gli USA**. Numerosi sono, infatti, i progetti di ampliamento dei terminal e di consolidamento delle opere che sono in corso di realizzazione negli scali statunitensi per renderli ancor più competitivi ad accogliere le navi di grande dimensione.

Il lavoro è arricchito da un’indagine sul territorio svolta dai ricercatori di SRM proprio a Panama dove si è avuto modo di approfondire le analisi e le statistiche con la voce dei protagonisti diretti come ad esempio l’Autorità del Canale, la Camera Marittima, le principali associazioni di categoria, i grandi terminalisti.

Completa l’analisi un confronto con il Canale di Suez su alcune rotte mondiali che interessano le Americhe, il Mediterraneo ed il Medio Oriente, poiché proprio su queste i due canali stanno proponendo una grande sfida competitiva che, oltre ad incidere sulla qualità della logistica (quindi su tempi e costi) sta andando anche a comportare un duello sui prezzi da praticare al fine di invogliare le navi a transitare per uno o l’altro snodo.

Dichiarazione del Direttore Generale di SRM, Massimo DEANDREIS:

“L’allargamento del Canale di Panama costituisce un’opera di grande rilevanza ingegneristica – realizzata in parte significativa da un’impresa italiana - che avrà impatti nel breve e nel lungo periodo sulle rotte e sulla portualità globale. La nostra ricerca delinea uno scenario in cui il nuovo Panama pur rimanendo uno snodo di importanza globale va rafforzandosi soprattutto come un grande canale regionale americano che avrà l’effetto di rafforzare la portualità statunitense della costa atlantica. Questo inciderà anche sul Mediterraneo rafforzandone la centralità delle rotte che dall’Asia vanno verso la costa orientale degli Stati Uniti passano per il Canale di Suez, transito che rafforzerà il suo carattere alternativo e competitivo rispetto a Panama.

Vi è poi un impatto diretto atteso sul Mediterraneo dove si stima un aumento medio annuo del +2,2% del volume di merci scambiate come diretta conseguenza del nuovo Panama. Tutto questo scenario rende ancora più urgente che i porti italiani e del Mezzogiorno si attrezzino per competere e proporsi come una piattaforma logistica europea nel cuore del Mediterraneo. “

Di seguito i dati principali dello studio, disponibile da domani in formato integrale su:

WWW.SRM-MARITIMECONOMY.COM

FOCUS

1) 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.

2) 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**.

3) 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 TEU; **Il transito del Canale consentirà il passaggio di una maggiore capacità di carico (le Megaships)**;
- **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**.

4) Principali evidenze sugli impatti del nuovo Canale di Panama 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 sulla 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**;

5) 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 della 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*.

6) Possibili impatti del Nuovo Canale 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%.
