



“GLI EFFETTI ECONOMICI DELL’ALLARGAMENTO DEL CANALE DI PANAMA SUI TRAFFICI MARITTIMI”

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%.
