

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

La siccità di Panama inizia a impattare sulle portacontainer

Nicola Capuzzo · Thursday, November 30th, 2023

La scarsa domanda di trasporto via mare di container si è rivelata finora un alleato chiave nel contrastare il rischio di congestioni eccessive nel canale di Panama, la cui capacità come noto è ora molto limitata dalla siccità (lo scorso ottobre, secondo la autorità di gestione dell'infrastruttura, è stato peraltro il più secco dal 1950, con precipitazioni inferiori del 41% a quelle attese). Le criticità su questo segmento di traffico si vedranno però in modo più marcato nei prossimi mesi e continueranno per tutto il 2024.

Secondo l'ente che amministra il canale, [allo stato attuale attendono di transitare](#) per l'infrastruttura 112 navi, di cui 51 con prenotazione e 61 senza. L'attesa media in coda per chi non ha effettuato booking risulta in aumento rispetto all'inizio del mese: in direzione nord, ovvero verso il mar dei Caraibi e gli Usa, è ora di 10 giorni (contro i 2,9 del 3 novembre), mentre verso sud è pari a 11,2 giorni (era di 2,8 lo scorso 3 novembre).

A essere afflitti maggiormente dalle restrizioni sono stati finora i segmenti del trasporto via mare di rinfuse e di Gnl, un genere di traffico che tipicamente non ha un calendario regolare e quindi non può avvalersi di transiti prenotati. Gli slot 'liberi' messi all'asta stanno peraltro vedendo lievitare i prezzi, con un record di 4 milioni di dollari fissato per un passaggio all'inizio del mese.

Di contro, il trasporto di container, che invece sfrutta questa possibilità avendo linee regolari, non ha subito finora particolari ritardi – più in generale, segnala l'autorità, chi prenota slot ad oggi transita costantemente – anche se patisce gli effetti della limitazione del pescaggio massimo consentito, che dagli iniziali 50 piedi è ora ridotto a 44 piedi (circa 13,4 metri) nelle vasche neoPanamax. “Ogni piede in meno” – ha osservato al riguardo Christian Roeloffs, cofondatore e amministratore delegato di Container xChange – “corrisponde a 400 Teu di capacità”, pertanto sinora si è persa “una media di 2.400 Teu di capacità per nave”. Secondo l'autorità, considerando che un pescaggio di 44 piedi consente comunque il transito di circa il 70% delle portacontainer che attraversano di solito il canale, non si tratta di una limitazione troppo impattante.

Le cose però sono destinate a cambiare – in peggio – con il 2024. I transiti giornalieri consentiti caleranno da 32 a 18, per tutti i tipi di nave, entro l'inizio di febbraio, con il limite a 5 transiti al giorno (e un massimo di 35 a settimana) per le vasche neoPanamax, dove le portacontainer in media – rileva Linerlytica – contano da sole per 29 passaggi settimanali (18 in direzione nord, ovvero verso gli Usa, e 11 a sud).

Nel frattempo, gli effetti della stretta, avviata già nei mesi scorsi, sotto varie forme, tra cui la scelta di aggirare Panama per evitare attese e canoni elevati (è stato ad esempio il caso tanker [High Loyalty di d'Amico](#), che ha deciso di attraversare lo Stretto di Magellano). Al riguardo, va riportato anche il punto di vista del gruppo armatoriale greco Angelicoussis, che tramite uno dei suoi top manager ha messo in guardia rispetto alle possibili ripercussioni delle limitazioni di Panama sul canale di Suez, dove potrebbero riversarsi in massa navi – in particolare Lng carrier – in transito tra Asia e Usa. Secondo il manager, che pure riconosce come questa infrastruttura sia molto più ‘capiente’, sono peraltro attualmente solo 4 o 5 le navi Lng carrier che transitano ogni mese per Panama, contro la frequenza di 1 unità al giorno che si vedeva prima della crisi. Per quel che riguarda invece il traffico container, una conseguenza già visibile è l’apposizione – al momento da parte di Msc – di nuovi Panama surcharge. Quello introdotto dalla compagnia ammonterà in particolare a 297 dollari per container e scatterà dal prossimo 15 dicembre.

Altre conseguenze dirette, secondo Container xChange, in particolare sul mercato statunitense, potrebbero consistere nell’aumento dei volumi diretti verso la costa ovest del paese (o su Suez), nel primo caso portando anche a un forte aumento del traffico intermodale nel paese.

Nel frattempo, l’autorità del canale di Panama ha voluto ricordare di aver già adottato diverse misure per preservare l’operatività dell’infrastruttura: oltre alla riduzione dei transiti giornalieri, una gestione oculata dell’acqua del lago di Gatun, vari escamotage per riutilizzare l’acqua da una vasca all’altra (una azione spiega, che permette di salvare l’equivalente di 6 transiti giornalieri), nonché la possibilità di attraversare il canale a coppie di navi, laddove le dimensioni lo permettano.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, November 30th, 2023 at 10:30 am and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.