

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il conto dell'operatività di Panama sarà pagato anche dall'ambiente

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 19th, 2024

La siccità che sta affliggendo il canale di Panama non ha avuto finora effetti catastrofici sui traffici marittimi, e questo grazie alle misure messe in atto dalla autorità locali per contrastarla e garantire un certo livello di operatività all'infrastruttura.

Se le shipping company hanno pagato in certi casi cifre esorbitanti per l'attraversamento ([con slot fissati anche a 4 milioni di dollari a inizio novembre](#)), un conto – letteralmente – più salato potrebbe essere però quello che si troveranno a sostenere la fauna marina e gli abitanti dell'area vicini alla via marittima.

Alcune analisi – riferisce *Bloomberg* – hanno infatti evidenziato come i livelli di salinità nelle acque del lago Gatún, il bacino artificiale che fa parte del percorso del canale, stiano raggiungendo i livelli massimi, toccati in precedenza nel 2020. Più precisamente, la crescita di questo parametro è stata osservata dal 2016, quando le nuove chiuse post Panamax sono state inaugurate. Fino a quel momento, riferisce l'agenzia di stampa, il livello si era mantenuto su 0,05 parti per mille, fino a salire a 0,35 quattro anni fa. Attualmente il livello di salinità si sta avvicinando a quel picco, e secondo il direttore dello Smithsonian Tropical Research Institute Steve Paton, questo verrà raggiunto o sorpassato prima della prossima stagione delle piogge.

A contribuire a questo fenomeno, secondo gli analisti, è proprio una delle contromisure decise dalla Autoridad del Canál per fare fronte alla siccità, e cioè la pratica di utilizzare più volte l'acqua impiegata per riempire le chiuse, anziché ributarla nell'oceano, con l'intento di conservarla il più a lungo possibile. Questa acqua, spiega l'articolo, che raggiunge livelli più alti di salinità, finisce in parte con l'infiltrarsi nel lago Gatún, facendo sì che questo rappresenti sempre meno una barriera di acqua dolce tra l'oceano Atlantico e quello Pacifico. Il rischio paventato dagli scienziati è la possibilità che le specie animali proprie di un'area ‘viaggino’ verso l'altra, generando squilibri ambientali. Un fenomeno al momento già visibile è la presenza di specie marine nel lago.

Altri rischi riguardano poi la disponibilità di acqua a favore della popolazione e dell'industria locali. Il responsabile idrologo dell'autorità, Erick Córdoba, già lo scorso novembre aveva parlato della necessità di “trovare nuove fonti di acqua dolce”, necessarie per garantire che lo stato di Panama possa soddisfare la sua crescente domanda. Un'idea ventilata da Cordoba è la possibilità di creare un nuovo bacino idrico in una valle fluviale vicino al lago Gatún anche per contribuire a

ridurre la salinità nel lago.

Tornando alle nuove chiuse neo Panamax inaugurate nel 2016, queste secondo Fred Ogden, un ex professore di ingegneria civile della Università del Wyoming che secondo Bloomberg “ha lavorato a lungo nel paese”, hanno una responsabilità diretta nella situazione attuale. “L’espansione del canale, ha affermato l’ex docente, “ha aumentato la probabilità di restrizioni”.

Come visto, le contromisure messe in atto per ‘risparmiare’ acqua e le piogge, che si sono rivelate meno scarse del previsto, hanno comunque permesso di mantenere l’operatività del canale su livelli superiori a quelli preventivati inizialmente. Pochi giorni fa l’autorità ha rivisto nuovamente al rialzo il numero di transiti giornalieri nell’infrastruttura, segnalando che nel giro di questa settimana saranno introdotti tre slot aggiuntivi rispetto alla programmazione precedente, in particolare sulle chiuse Panamax, per un totale di 27 al giorno (20 per le Panamax, 7 per le neo Panamax).

Resta tuttavia ancora difficile fare previsioni sull’evoluzione della situazione, in termini di operatività del canale, nel più lungo periodo.

Secondo Jorge Luis Quijano, consulente ed ex amministratore delegato della Autoridad del Canal, è difficile prevedere se si potrà tornare ai 38 transiti per giorno entro la fine dell’anno o nel 2025. L’ex manager dell’infrastruttura ha ipotizzato che diventi possibile arrivare a 30 o 32 transiti nave al giorno dopo la fine della stagione secca. Più ottimistiche le previsioni di Julia Junnan Zhao, della società di analisi Dun and Bradstreet, che ha stimato un ritorno alla normalità in 3 o 5 mesi. Interpellata direttamente da *Bloomberg*, la Autoridad ha invece preferito non commentare, segnalando al riguardo solo che annuncerà nuovi eventuali variazioni a tempo debito.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 19th, 2024 at 9:25 am and is filed under [Economia](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.