

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Authority del Canale di Panama contraria allo sbarco di Msc nei terminal

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 10th, 2025

La vendita di due terminal container posti agli ingressi del Canale di Panama a un consorzio globale partecipato da Mediterranean Shipping Company (Msc) e BlakcRock minaccia il principio di neutralità del canale, ha dichiarato al Financial Times il direttore del canale, Ricaurte Vasquez.

“C’è un potenziale rischio di concentrazione di capacità se l’accordo viene stipulato nella forma in cui è strutturato, come lo intendiamo ora. Se si verifica un livello significativo di concentrazione sugli operatori terminalisti appartenenti a una compagnia di navigazione integrata o a una singola compagnia, ciò andrà a scapito della competitività di Panama sul mercato e sarà incompatibile con il principio di neutralità” ha dichiarato nel dettaglio Vasquez al principale quotidiano finanziario del mondo, a proposito dell’acquisizione, [annunciata a inizio marzo](#), da parte di una cordata composta da BlackRock Inc., Global Infrastructure Partners e Terminal Investment Limited del 90% di Panama Ports Company, la società del gruppo CK Hutchison che gestisce i terminal container di Balboa e Cristobal, e dell’80% del restante business portuale del conglomerato di Hong Kong (43 terminal in 23 paesi, Cina ed estremo oriente esclusi) per 22,8 miliardi di dollari.

Secondo [quanto emerso nelle scorse settimane](#) dovrebbe essere Til, controllata dal gruppo armatoriale-logistico Msc (e partecipata complessivamente al 30% circa da Blackrock e dal fondo sovrano di Singapore Gic), a tenere le fila del *deal*, col pieno possesso del pacchetto da 43 terminal. Gip sarà azionista di maggioranza, invece, a Panama (che vale circa il 4% dell’intera operazione), dove comunque Til avrà una quota del 49%. Secondo quanto riferito da Diego Aponte, figlio del patron di Msc Gianluigi, “Til avrà il 70%, BlackRock il 20% e il fondo di Singapore (Gip, *ndr*) il 10%”.

I commenti di Vasquez arrivano dopo le ripetute minacce del presidente degli Stati Uniti Donald Trump di “riprendersi” il canale, completato da ingegneri americani più di un secolo fa ma gradualmente restituito a Panama tra il 1977 e il 1999 in base a un trattato che ne garantiva la neutralità permanente.

Trump ha avvertito che l’influenza cinese nel canale – che include il controllo di Hutchison su due dei cinque porti adiacenti – rappresenta un rischio per la sicurezza nazionale degli Stati Uniti. Questo ha messo la piccola Panama al centro della guerra commerciale tra Stati Uniti e Cina e favorito l’accordo fra CK Hutchison e il consorzio acquirente.

“È diventato un importante campo di battaglia per la capacità di trasbordo” ha affermato Vásquez. Spiegando la preoccupazione dell’autorità che gestisce il canale per una possibile riduzione del traffico container se i clienti di Hutchison si trasferissero altrove. Invece di aspettare l’accordo, Vasquez ha affermato che il canale dovrebbe considerare questa come un’opportunità per diventare a sua volta un operatore di terminal, riattivando un progetto per la costruzione di un terminal nel porto di Corozal, all’estremità pacifica del canale.

Vásquez ha affermato che l’autorità sta valutando la costruzione di un oleodotto lungo il canale per trasportare fino a 1 milione di barili al giorno di gas di petrolio liquefatto, un carico che è stato esportato dagli Stati Uniti in volumi crescenti a causa della forte domanda da parte della Cina e di altri paesi asiatici. Secondo una proposta al vaglio del consiglio di amministrazione del canale, le petroliere potrebbero scaricare Gpl ed etano all’ingresso del canale nel Mar dei Caraibi e trasportarli tramite oleodotto fino al Pacifico, dove potrebbero essere ritirati dalle petroliere in attesa.

Ciò libererebbe capacità sul canale per la spedizione di altri prodotti, tra cui il gas naturale liquefatto, un commercio che si prevede aumenterà notevolmente nei prossimi anni a seguito di un boom nella costruzione di terminali lungo il Golfo del Messico. Il canale ha perso molti clienti del Gnl a causa delle restrizioni dovute alla siccità e del conseguente aumento delle tariffe di transito.

Il canale deve anche far fronte alle persistenti pressioni dell’amministrazione Trump. Vásquez ha affermato che la richiesta degli Stati Uniti di consentire alle navi governative di attraversare il canale gratuitamente non è possibile secondo le attuali norme, sottolineando che persino le navi della Marina panamense devono pagare: “Discutiamone. Ma il trattato è legge a Panama, ed ha forza di legge negli Stati Uniti, quindi nessuno può costringere nessuno a violare la legge”.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Tuesday, June 10th, 2025 at 11:00 am and is filed under [Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.