

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Panama spinge per tener lontana la Cina dal Canale

Nicola Capuzzo · Friday, August 1st, 2025

La partita per il controllo dei terminal container posti all'estremità del Canale di Panama, oggi gestiti in concessione da Panama Ports Company facente capo al 90% al gruppo Ck Hutchison e per il 10% allo Stato panamense, si complica ulteriormente.

In una conferenza stampa il Procuratore generale di Panama Anel Flores ha infatti annunciato di aver intentato due cause legali per annullare l'estensione del contratto del 2021 con Ck Hutchison (allungamento di 25 anni di concessione senza gara), ad esito dell'indagine avviata lo scorso aprile: "Il contratto era inadeguato, unilaterale e abusivo, contrario agli interessi del Paese. L'estensione del contratto è stata 'mal negoziata'. La verifica ha rilevato numerose irregolarità".

Flores si è ripetutamente espresso contro la procedura condotta dal precedente governo e sostiene che il rinnovo "non è mai stato legalmente autorizzato". Ha citato agevolazioni fiscali e correttivi contrattuali, che a suo dire stanno costando a Panama fino a 1,3 miliardi di dollari di mancati introiti. Una delle azioni legali mira a dichiarare incostituzionale l'estensione, l'altra a invalidare l'accordo del 2021.

La vicenda si incrocia naturalmente con la proposta di vendita della Panama Ports Company (oltre che di altri 43 terminali di Ck Hutchison in altre parti del mondo) a un gruppo di investimento guidato da BlackRock e Terminal Investments Ltd. di Msc. "Si parla di accordi da miliardi di dollari, che non includono Panama, il vero proprietario dei porti panamensi" ha commentato Flores. "Ecco perché abbiamo intrapreso le azioni che stiamo intraprendendo, perché non siamo soddisfatti".

Come noto, nell'operazione si sono inserite prima Cosco e poi Cma Cgm. E ieri sul tema, a valle di un incontro coi componenti del consiglio di amministrazione dell'Autorità del Canale di Panama, è intervenuto il presidente della Repubblica di Panama, José Raúl Mulino, ribadendo l'intenzione dello Stato di partecipare alla gestione dei due porti di Balboa e Cristóbal.

Il progetto abbozzato da Mulino prevede che lo Stato panamense formi una partnership con il consorzio TiL/BlackRock-Gip, dando per ormai concluso il rapporto contrattuale con la Panama Ports Company: "Non vedo una prosecuzione di questo contratto con Panama Ports, che venga modificato o meno, né la creazione di una nuova legge per il contratto".

L'idea di Mulino – apparentemente conforme, come le azioni della Procura generale, alle pressioni

Usa per un 'allontanamento' degli interessi cinesi dal Canale – pare però cozzare con l'apertura di Ck Hutchison a un investitore cinese, condizione del resto posta da Pechino per dare via libera all'intera operazione da 23 miliardi di dollari imbastita dal gruppo di Hong Kong. Da qui l'appoggio alle cause avviate da Flores: "Tutti abbiamo visto cosa non ne abbiamo ricavato. Quel contratto, quando è stato rinnovato per altri 25 anni, non è stato approvato dal *contralor*, e tuttavia è iniziato. Ciò che è richiesto alla Corte Suprema (cui s'è rivolto Flores, *ndr*) è l'annullamento del contratto per mancata approvazione".

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 Friday, August 1st, 2025 at 8:30 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.