

Trump parla di Panama, ma pensa a Pechino

Il Canale di Panama è il polo strategico per il commercio globale. E' in gioco la supremazia degli USA e la competizione geopolitica della Cina.

Nell'analisi un po' frettolosa e maliziosa del discorso inaugurale di Donald Trump, in molti sono inciampati nell'espressione un po' sbrigativa relativa all'annessione del canale di Panama e della Groenlandia agli Stati Uniti. Non si sono contati epiteti e insulti.

Osservatori e studiosi di geopolitica hanno invece interpretato e dato risalto all'argomento che Trump aveva già annunciato nel corso della campagna elettorale deducendone che, almeno per quanto riguarda Panama, la denuncia del neopresidente degli Stati Uniti sia tutt'altro che azzardata.

Il Canale di Panama, per promemoria ad uso dei rosiconi di casa nostra, riveste un'importanza strategica per il commercio mondiale.

Negli ultimi anni, Panama, tra gli altri aspetti, era entrata nel cono di attenzione dei media mondiali soprattutto per questioni legate al cambiamento climatico. Nel 2023, a causa di una prolungata siccità, il canale aveva raggiunto uno dei minimi storici di profondità, circa 1,8 metri al di sotto della norma e ciò aveva procurato una riduzione consistente degli attraversamenti, con costi crescenti per gli armatori costretti a "prenotarsi" il transito, pur di non circumnavigare il subcontinente sudamericano.

Nel frattempo, tuttavia, è continuata l'espansione progressiva della Cina nei commerci marittimi globali. Il 60% del commercio cinese avviene via mare e la Cina opera oltre un terzo del traffico globale dei container.

Seguendo una strategia di lungo periodo, la *Maritime Silk Road Initiative* (MSRI), componente marittima della *Belt and Road Initiative* (BRI), la Repubblica Popolare ha incrementato gli investimenti non solo in scali portuali ma anche acquisendo società che gestiscono la logistica e le reti commerciali interne, comprese quelle ferroviarie.

Tale operazione globale passa anche attraverso attori non statali: la HPH (Hutchinson Port Holding) di Hong Kong è, ad esempio, il secondo operatore di terminal al mondo.

Panama è stato il primo Paese dell'America Latina a sottoscrivere la BRI, nel 2018, e le imprese cinesi hanno rafforzato la loro presenza alle due estremità degli 81 km del canale, ad esempio a Colón, dove esiste la più ampia Free Trade Zone dell'emisfero occidentale e dove le società cinesi hanno contribuito all'adattamento del porto per le mega-porta container.

Nel 2021 la HPH è poi entrata come operatore nei porti di Balboa e Cristobal, i due *hub* principali, rispettivamente agli sbocchi orientali e occidentali del canale. Ma i cinesi si sono espansi anche nell'ambito energetico, delle infrastrutture e in quello decisivo del *water management*, un settore cruciale considerando, in prospettiva, la questione climatica.

Trump focalizza il suo impegno, perché gli USA rimangono comunque i principali utilizzatori del canale tra i due oceani e le due coste del Nordamerica: il 72,2% del volume di merci in transito attraverso il Canale nell'anno fiscale 2023 è statunitense (e un probabile 75% nel 2024), contro il 22,5 % della Cina.

Ciò che è cambiato, tuttavia, negli ultimi anni, dopo la siccità del 2023, è il sistema di fissazione dei costi di transito.

Non tanto per il loro continuo lievitare – comune anche a quello dei costi di attraversamento del Canale di Suez – quanto per il doppio sistema entrato in vigore, basato sulle prenotazioni (pre-siccità il sistema era *first-in-first out*) e sull’asta degli slot a disposizione.

Non solo i grandi vettori sono costretti ad anticipare le *fees* di passaggio, ma l’asta degli slot, anche nel mercato secondario, fa esplodere i prezzi.

Questo, naturalmente colpisce maggiormente il primo utilizzatore del Canale, gli USA appunto, anche per un secondo elemento decisivo: il transito delle navi militari.

La grande potenza marittima della Marina statunitense comporta spostamenti continui di centinaia di navi in tutti i sette mari, e Panama è un passaggio ineliminabile e fondamentale per l’operatività della flotta di Washington.

I costi del transito stanno però gravando in maniera crescente sul bilancio della Difesa americana e, di recente, anche per le navi da guerra è stata “consigliata” la “prenotazione” del passaggio per evitare ritardi di transito.

Dal 31 dicembre 1999 il Canale di Panama è interamente sotto **la sovranità e gestione della Autorità del Canale di Panama (ACP)**.

Si tratta di un’entità governativa nazionale che ha dimostrato di saper gestire il canale in modo efficiente, trasformandolo in una fonte cruciale di entrate per il Paese (quasi 5 mld di dollari all’anno).

Panama si è impegnata a garantire che i pedaggi e le relative tariffe per il transito rimangano “giusti, ragionevoli, equi e coerenti con il diritto internazionale” e che le tariffe avrebbero preso in considerazione gli interessi degli Stati Uniti, inclusi fattori quali **la fattibilità di modalità di trasporto alternative** e l’obiettivo di massimizzare il commercio internazionale degli USA.

Dopo il discorso presidenziale dell’insediamento, da parte dell’ACP ci si è affannati a garantire una politica dei prezzi in accordo con i trattati, che sono stati sottoscritti dal Senato americano, ma al momento è chiaro che Trump considera le tariffe correnti pagate dalle aziende statunitensi come “esorbitanti”. Questo gli consente, oltretutto, di mettere in cattiva luce l’accordo storico relativo al Canale di Panama (il Trattato Torrijos-Carter del 1977) firmato dal suo predecessore democratico.

L’interesse di Trump e degli USA verso il controllo del Canale di Panama ha poi implicazioni significative per i paesi dell’America Centrale, tra cui la Colombia.

La Colombia, con il suo accesso ai Caraibi e al Pacifico, potrebbe essere un partner chiave per gli USA nella gestione della logistica marittima regionale. Il paese ospita importanti infrastrutture portuali che integrano le rotte marittime del Canale di Panama e gli USA potrebbero cercare di rafforzare i legami con la Colombia per contenere l’influenza cinese nella regione.

La questione del Canale di Panama, in conclusione, è solo una delle pedine del più ampio gioco globale che vede USA e Cina in competizione per il controllo finanziario e strategico dei commerci marittimi.

Per Washington il coinvolgimento cinese nei porti panamensi è visto come una minaccia alla supremazia americana nella regione e proteggere il canale significa affermare l’influenza economica e politica degli Stati

Uniti nell'emisfero occidentale.

In questo senso, avere gli uomini e le aziende di Xi Jinping, massicciamente, sulla porta di casa, rappresenta per il presidente dell'*America first* una sfida non solo economica, ma anche politica e infine di immagine.

Il presidente del Panama Jose Raul Mulino, a cui è stato chiesto all'incontro di Davos se fosse preoccupato per l'uscita di Trump a proposito del canale, si è limitato a un *no comment*.

Ne capiremo di più quando e se l'affaire Panama comparirà sull'agenda operativa del presidente Trump.

© 2025 CIVICO20NEWS – riproduzione riservata

Data di pubblicazione: 29/01/2025

Salvato in PDF in data: 03/10/2026

Link all'articolo: <https://civico20-news.it/politica/trump-parla-di-panama-ma-pensa-a-pechino/29/01/2025/>