

Trasporto marittimo. La caduta della compagnia coreana potrebbe essere solo la punta di un iceberg

## Il crack Hanjin scuote i container

*Si stima in 500 milioni il valore delle merci ferme destinate all'Italia*

È stimabile intorno ai 500 milioni di euro il valore della merce chiusa in contenitori destinati all'Italia della coreana Hanjin, che non è chiaro se, e dove, sbarcheranno. I numeri arrivano dagli spedizionieri italiani che guardano con preoccupazione al crack della compagnia asiatica. A fine agosto le banche creditrici del gruppo hanno bocciato il piano del management coreano per ripianare un buco da 4,5 miliardi di dollari accumulati nel solo 2015 da Hanjin. E hanno chiuso i rubinetti. A quel punto la compagnia si è trovata a non poter onorare crediti e consegne. Un problema non da poco per una società che si colloca al settimo posto al mondo tra le compagnie portacontainer, conta 98 navi (molte delle quali oggi sono ferme), 11 terminal e società in tutto il mondo, tra le quali Hanjin Italy, con un centinaio di dipendenti. C'è chi valuta in 14 miliardi di dollari, a livello mondiale, il valore della merce a bordo dalle navi Hanjin. Ma il destino della coreana rischia di essere solo la punta di un iceberg. Perché la caduta del colosso apre la strada ad altri possibili default ma anche, secondo alcuni operatori, a rischi di tenuta dell'intera *supply chain* del trasporto marittimo. Il settore dei container da anni soffre per noli bassi e un alto numero di ordini di nuove navi (di dimensioni sempre più grandi), portato avanti soprattutto dai primi tre grandi gruppi al mondo: la danese Maersk, la italoginevrina Msc e la francese Cma-Cgm (che recentemente si è fusa con Apl). Le prime due hanno stretto l'alleanza 2M e stanno praticando politiche analoghe di espansione, dal punto di vista dimensionale, oltre che numerico, della flotta. Una strategia seguita anche da altri big dei container che, finora, ha portato a un abbassamento dei noli ma che, secondo alcuni analisti, ha l'obiettivo, a lungo termine, di far uscire dal mercato competitor non più in grado di reggere le condizioni di mercato. Hanjin sembra essere un esempio di quanto può ripetersi per altre compagnie. Anche se, proprio il crack della coreana, per ora ha provocato un rialzo deciso dei noli container.

Sergio Bologna, economista esperto di shipping, aveva prefigurato scenari simili. «Non c'è da stupirsi – afferma – di quel che è successo ad Hanjin, **che da tempo, al pari dell'altra coreana Hyundai (in ristrutturazione, ndr) era in difficoltà.** Tuttavia bisogna capire cosa capiterà alla catena logistica, ora che è saltato uno dei grandi gangli. Di sicuro gli effetti si sentono in tutto il mondo. Inoltre la società Drewry prevede che l'attuale eccesso di stiva non si assorbirà prima di tre anni. Quindi, c'è da chiedersi: quali compagnie possono resistere ancora così a lungo?». Gian Enzo Duci, alla guida di Federagenti, teme che il collasso di Hanjin si trasformi «nella Lehman Brothers delle merci. Ora è chiaro che anche il modello organizzativo del trasporto marittimo può subire cadute. Il che può diventare una spinta, ad esempio, a riportare l'assemblaggio dei pezzi vicino ai luoghi di produzione».

Secondo il presidente di Fedespedi, Roberto Alberti, «Si può stimare ci siano dai 20 ai 25mila container di Hanjin destinati all'Italia per un valore di 400-500 milioni di merce (di questi circa 5mila, per 175 milioni di merce, sono già presenti sul nostro territorio, ndr). I danni delle mancate consegne o del fermo in porti diversi da quelli a cui erano destinati può generare un ammontare pari al deficit della compagnia. Sarebbe necessario sviluppare sistemi di controllo perché situazioni come questa non si creassero più».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Raoul de Forcade

---

**LA STRATEGIA** I big del settore stanno portando avanti una strategia di espansione che punta a mettere fuori mercato le società meno strutturate