

VOLUMI DA 150 MILA TEU L'ANNO. CONFETRA CHIEDE L'INTERVENTO DEL GOVERNO

La crisi Hanjin colpisce i porti della Liguria: a rischio traffici per oltre un miliardo

La Spezia e Genova riferimenti dell'armatore in bancarotta

IL CASO

MATTEO DELL'ANTICO
 e **ALBERTO QUARATI**

GENOVA. Il crac della compagnia di navigazione Hanjin - maggiore bancarotta nella storia armatoriale moderna - si abbatte sulla Liguria, non solo dal punto di vista occupazionale. Sono i porti di Genova e La Spezia a pagare il prezzo più alto dopo il fallimento della linea coreana.

Sulle banchine dei due scali liguri viene movimentata ogni anno la quasi totalità dei container dell'armatore asiatico che toccano l'Italia, circa 150 mila teu l'anno (*twenty feet equivalent unit*, unità di misura del container) tra caricati e scaricati, di cui 60 mila operati sotto la Lanterna e 90 mila alla Spezia, dove la compagnia è anche la prima per traffico in importazione, e ne rappresenta il 7% di quello complessivo (1,3 milioni di teu a fine 2015). Il valore medio di un teu pieno è internazionalmente definito in 20 mila dollari, e pieni sono circa due terzi dei container in entrata e uscita dai due porti liguri, quindi il valore di questo

traffico si può stimare in circa 1,7 miliardi di euro. «La situazione è precipitata all'improvviso - spiega Giorgia Bucchioni, titolare dell'agenzia Lardon, agente portuale di Hanjin alla Spezia e membro del direttivo **Federagenti** - nessun operatore si sarebbe aspettato un crollo di questo tipo. I noli stentano a risalire, le compagnie più piccole sono assorbite dai grandi gruppi, e la nostra preoccupazione è che il fallimento di Hanjin possa generare un effetto a catena. Intanto la situazione della compagnia sta avendo effetti negativi sull'intera città. La nostra speranza è quella che la linea possa essere acquistata da un'altra compagnia, e che il fallimento non abbia ripercussioni negative anche dal punto di vista occupazionale sul nostro territorio».

La possibilità che si affacci un soggetto interessato a rilevare le attività della Hanjin sono però sinora lontane: la società è in liquidazione e il commissario a Seul non ha nemmeno ancora autorizzato l'assemblea degli azionisti della Hanjin Italy, tenendo sul filo le 86 persone della società genovese prossime al licenziamento, che si sommano alle sei dell'ufficio di Milano, e alla decina di dipendenti della Gastaldi & Co. che

seguivano Hanjin nei porti italiani fuori Liguria: «Faremo tutto il possibile per garantire i ricollocamenti, ma credo che non tutti i dipendenti Hanjin potranno trovare lavoro in questo settore, già attraversato da altre situazioni di crisi - commenta Massimo Moscatelli, segretario generale di **Assagenti** -. Gli agenti marittimi possono beneficiare della cassa integrazione in deroga solo in situazioni di risanamento che garantiscano continuità aziendale, e purtroppo questo non è il caso della compagnia coreana. I sindacati si sono comunque messi al lavoro per trovare il modo di applicare degli ammortizzatori sociali. In termini di traffico - conclude Moscatelli - devo dire che a mio parere non ci sarà una ripercussione sul mercato: la competizione nel settore è esasperata, i servizi di Hanjin saranno rimpiazzati in breve da altre compagnie». Nereo Marcucci, presidente della Confetra, la confederazione italiana dei trasporti, si è rivolto al governo perché si adoperi «nei confronti della rappresentanza diplomatica coreana per avere un quadro aggiornato attendibile sul reale stato finanziario e operativo di Hanjin».

© BY NC ND ALCUNI DIRITTI RISERVATI

90

mila teu
contenitori Hanjin
movimentanti
in un anno alla Spezia

60

mila teu
contenitori Hanjin
movimentanti
in un anno a Genova



Una portacontainer della compagnia Hanjin

REUTERS

