

Il consiglio d'amministrazione di Hanjin Shipping, la più grande azienda di trasporto marittimo sudcoreana e una delle prime dieci al mondo, mercoledì ha richiesto l'amministrazione controllata, dopo che le banche hanno rifiutato il loro sostegno finanziario per fare fronte a un indebitamento di quasi sei miliardi di dollari. Alcuni porti in Cina, Spagna, Stati Uniti e Canada hanno già rifiutato l'autorizzazione all'attracco delle sue navi "per il timore di non essere pagati", secondo quanto ha dichiarato un portavoce di Hanjin, che ha anche paventato la possibilità che le navi possano essere confiscate dagli stessi creditori.

"Ci aspettiamo che anche altri porti in Europa e negli Stati Uniti facciano la stessa cosa", ha dichiarato il portavoce. "Se neghi l'accesso, eviti di avere le navi in fermo all'interno del porto quando i creditori depositeranno le loro rivendicazioni legali. Inoltre le navi occupano spazio utile e i porti vogliono evitare che si verifichi questa situazione".

Le 150 navi portacontainer di Hanjin Shipping, molto utilizzate anche nel settore industriale dei pneumatici, trasportano 100 milioni di tonnellate di merce all'anno, con una capacità di 25.000 container al giorno. La notizia della possibile bancarotta, che sarebbe la più grave in assoluto nel settore del trasporto marittimo di container, peggiore anche di quella che colpì nel 1986 United States Lines, sta mettendo in grave allarme sia i clienti che le altre società di trasporto.

L'unica alternativa al fallimento sarebbe la fusione con altre compagnie - e già si parla della Hyundai Merchant Marine - o l'acquisizione da parte di qualche competitor.

Nel frattempo due navi sono già state fermate (la Hanjin Rome e la Hanjin Sooho) e il titolo è stato sospeso alla Borsa di Seoul, dopo essere crollato del 29%.

La Korea International Freight Forwarding Association in queste ore è sommersa dalle chiamate da parte dei proprietari di container in trasferimento, preoccupati per la sorte delle loro spedizioni verso Stati Uniti ed Europa e non vi è dubbio che questo 'maremoto' avrà un impatto significativo su tutti i settori industriali per almeno due o tre mesi - come ha dichiarato il Ministero Marittimo della Corea del Sud - in quanto, oltre ai ritardi della merce già in transito, sarà molto complesso per le aziende produttrici trovare dei trasportatori alternativi a cui affidare le prossime spedizioni, vista la forte domanda stagionale da agosto a ottobre.

Hanjin fa anche parte di The Alliance, un gruppo di sei aziende (Cosco, KLine, Yang Ming ed Evergreen Line) formatosi a maggio per collaborare e che potrebbero risentire in modo significativo dell'eventuale fallimento.