

Cargo. Il Paese è lento a emanare regole a tutela di armatori e importatori. Rischio di forti extracosti

Navi Hanjin in fuga dall'Italia

Il timore di sequestri spinge in Spagna carichi destinati a Genova

La lentezza di risposta delle istituzioni italiane e la burocrazia rischiano di aggravare le ricadute del fallimento della compagnia sudcoreana Hanjin nel nostro Paese. A mettere in luce la situazione sono gli spedizionieri e operatori logistici che attendono ancora l'arrivo di container caricati sulle navi di Hanjin, le quali, dopo il default della società di navigazione (la 7° al mondo, con un buco di 4,5 miliardi di dollari), rischiano il sequestro, su richiesta dei creditori, in ogni porto dove fanno scalo.

Due navi di Hanjin, la Italy e la Tabul, destinate ad arrivare in Italia, nel porto di Genova, con i loro carichi da 5mila teu (container da 20 piedi) ciascuna, sono state deviate nel porto di Valencia, dove avrebbero dovuto arrivare successivamente alla toccata italiana. Gli armatori delle navi (che si differenziano dalla compagnia che le gestisce) hanno infatti ritenuto che quello scalo assicurasse maggiore garanzie di evitare il sequestro rispetto a quello italiano. In Spagna, infatti, vige la regola per cui, chi richiede il sequestro, deve versare, come cauzione, il 30% di quanto richiesto. L'operazione, quindi, diventa molto onerosa.

In Italia le regole sono diverse ma un modo di evitare pericoli ci sarebbe. E sarebbe auspicabile applicarlo, visto che un eventuale scarico in Spagna dei container destinati all'Italia porterebbe spese in più, per spedizionieri e operatori logistici, pari a 10-15 milioni.

A suggerire una possibile soluzione è Marco Mastropasqua, dello studio legale Garbarino Vergani, che agisce per conto di Hanjin. «Il fatto è – dice - che la procedura messa in atto dalla sezione fallimentare della Corte centrale distrettuale di Seul, nei confronti della compagnia, è simile a quella per l'amministrazione straordinaria delle grandi imprese insolventi regolata dalla nostra Prodi bis (dlgs 270/99)». Si istituisce, insomma, una *par condicio creditorum* che, se riconosciuta da altri Stati, permette di utilizzare lo *stay order*, cioè il divieto di eseguire azioni cautelari ed esecutive individuali. Questa procedura, per Hanjin, è stata già riconosciuta in Uk, Singapore e Usa. Non ancora in Europa, dove però Spagna e Germania hanno già mosse a livello istituzionale per favorire l'attracco di navi della compagnia fornendo garanzie, in qualche modo, agli armatori.

Lo stesso non è avvenuto in Italia, dove la questione è in mano alla Corte d'appello di Roma che dovrebbe decidere sullo *stay order* ma ha fissato un'udienza, con il contraddittorio dei creditori, per il 18 ottobre. Una data che gli operatori valutano troppo distante. Le navi, infatti, stanno già scaricando a Valencia e, in condizioni normali, finirebbero certamente prima dei prossimi sette giorni.

«La situazione – afferma Giampaolo Botta, direttore generale di Spediporto, l'associazione degli spedizionieri di Genova, quella con più iscritti d'Italia - deve sbrogliarsi in fretta. O si rischia non solo che i container a bordo di queste due navi siano sbarcati in Spagna ma anche che gli armatori delle unità di Hanjin decidano di non toccare più l'Italia. E c'è un'altra nave, la Corea, destinata a fare scalo in Italia che è in navigazione. Su queste unità ci sono beni destinati alle vendite natalizie e a filiere produttive. Il timore è che l'industria italiana debba spendere, per recuperare la merce in Spagna, 10-15 milioni in più: un aggravio di circa 2mila euro a contenitore». Aggravio che gli importatori potrebbero scaricare sugli spedizionieri. In ballo, tra l'altro, ci sono i 92 posti di lavoro di Hanjin Italia che, se le navi non arrivassero più, sarebbero certamente persi. «Le autorità e le istituzioni in altri Paesi – prosegue Botta – anche in mancanza dello *stay order* si sono mostrate unite nel fare di tutto per evitare sequestri. Noi abbiamo una legislazione magari più sfavorevole ma non sembra che le nostre istituzioni, da quelle locali a quelli nazionali stiano facendo sistema». La speranza, aggiunge il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, «è che Mise, Mit e giudici possano trovare una soluzione che favorisca l'arrivo delle navi Hanjin».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Raoul de Forcade