

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Premuda rileva 2 nuove navi mentre Pillarstone imbarca anche Pb Tankers

Nicola Capuzzo · Friday, March 6th, 2020

La società armatoriale genovese Premuda è tornata a fare investimenti in nuove costruzioni navali. A rivelarlo a SHIPPING ITALY sono Gaudenzio Bonaldo Gregori, amministratore delegato di Pillarstone, e Roberto Rondelli, partner ed esperto di shipping all'interno del fondo di turnaround creato da Kkr Capital che dal 2017 controlla il 100% dell'azienda guidata da Marco Fiori in qualità di amministratore delegato.

“Nel corso di questo mese di marzo entrerà a far parte della flotta Premuda una nuova costruzione. Si tratta di una nave cisterna MR2 da circa 50.000 tonnellate di portata lorda acquistata in *resale* dal cantiere giapponese Imabari Shipbuiding” annuncia Bonaldo Gregori. Rondelli aggiunge più nel dettaglio: “Si tratta di una nave super-eco design non ritirata dall'armatore che l'aveva originariamente commissionata al cantiere. Questo però non è l'unico investimento perché nel 2021 ne arriverà una seconda, sempre dello stesso size e sempre in costruzione presso il medesimo cantiere”. L'investimento sostenuto non è stato reso pubblico ma navi come queste sul mercato oggi valgono intorno ai 30 milioni di dollari ciascuna.

Grazie a questo imminente nuovo ingresso e alle unità entrate sotto il controllo di Pillarstone recentemente, Premuda a fine 2020 avrà in gestione (tecnica e commerciale) una flotta di almeno 40 navi tutte con una leva finanziaria mediamente molto bassa. Quando, tre anni fa, il fondo di turnaround è diventato azionista di controllo della shipping company genovese le navi in flotta erano 13.

“Per Premuda i risultati del 2019 appena chiuso sono in linea con il piano di risanamento ex art.67 L.F. che viene portato avanti e in questo momento si sta assistendo a un significativo ampliamento della flotta” sottolinea infatti Bonaldo Gregori. “Abbiamo sempre detto che il nostro approccio sul mercato dello shipping è diverso dalla logica puramente finanziaria e speculativa di altri player che comprano e vendono l'asset in breve tempo. A noi interessa la logica industriale, ovvero prendere le navi e massimizzare il valore attraverso una efficace gestione commerciale e tecnica. È quello che è avvenuto ancora recentemente, ad esempio, con le 5 navi prese da Rbd Armatori e che ora sono completamente debt-free”.

La lista della spesa di crediti fatta da Pillarstone in tempi recenti è molto lunga. Da quando, un anno fa, è stato creato, il fondo Finav, parte della strategia nello shipping di Pillarstone e nel quale confluiscono le posizioni di Unicredit e Intesa Sanpaolo, ha superato la soglia dei 500 milioni di dollari di esposizione, che si traducono in interessi diretti o indiretti su 25 navi.

Fra le ristrutturazioni (“consensuali con gli imprenditori” sottolineano da Pillarstone) chiuse finora figurano quelle relative a Motia Compagnia di Navigazione con conseguente trasferimento al

fondo della proprietà di tre navi cisterna (Grazia, Nina e Allegra), a Finaval (con il trasferimento della nave cisterna Isola Celeste), a Lavant Shipping (con la nave bulk carrier San Felice). Fra i dossier ‘work in progress’ ci sono al momento Perseveranza di Navigazione (shipping company partenopea controllata dalla famiglia D’Amato) e Navigazione di Cabotaggio (società della famiglia Castaldi di Livorno). Da pochi giorni è salita a bordo anche Pb Tankers in cui Pillarstone è diventato creditore rilevando l’esposizione debitoria di Unicredit e Intesa relativa a 4 navi sulle 5 della flotta. In questo caso è stata la famiglia Barbaro a coinvolgere in qualche maniera il fondo per cui “un positivo epilogo della ristrutturazione della società è già atteso a breve” dicono Bonaldo Gregori e Rondelli. Pillarstone, infine, si è sostituito a Unicredit e Intesa Sanpaolo come creditore anche di tre società armatoriali che stanno regolarmente performando il piano di ristrutturazione concordato: vale a dire Mednav, Michele Bottiglieri Armatore e Morfini. Gli asset sottostanti ai crediti rilevati sono navi bulk carrier, cisterne ma anche alcune chemical tanker.

“Rispetto alle tabelle di marcia originariamente concordate con le banche in molti casi siamo riusciti ad anticipare i tempi e, anche per questo, gli istituti di credito ci hanno conferito altri crediti con i relativi asset navali” conclude Bonaldo Gregori. Che infine aggiunge un dettaglio interessante su un possibile ulteriore ampliamento del progetto: “Il fondo Finav potrebbe presto accogliere anche altre banche sia italiane che straniere. In particolare siamo in contatto con due banche estere molto esposte nello shipping per vedere alcuni dossier insieme”. All’orizzonte c’è sempre la quotazione nel medio-lungo termine di Premuda su un mercato dei capitali che sappia apprezzare il mercato navale, dunque non necessariamente Milano ma anche Oslo, New York o Singapore.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Premuda swoops for pair of MR2 tanker resales

This entry was posted on Friday, March 6th, 2020 at 12:45 am and is filed under [Navi](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.