

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Ok al concordato United Bulk Carriers International: bunker, Covid e l'azione di Conirma Marine le cause

Nicola Capuzzo · Thursday, October 29th, 2020

Il tribunale di Genova ha dato il proprio assenso al concordato preventivo (ex. art.161 primo comma L.F.) richiesto a inizio ottobre dalla shipping company genovese United Bulk Carriers International controllata da Gian Cristoforo Savasta. Da un documento della sezione fallimentare del tribunale si legge che la società avrà ora 120 giorni di tempo per il deposito del piano e della proposta da presentare ai creditori ([fra i quali spiccano alcune banche italiane esposte per 14,4 milioni](#)). Il commercialista genovese Paolo Macchi è stato nominato commissario giudiziale.

Da quest'ultimo documento e dalla [domanda prenotativa di concordato depositata a inizio mese](#) si apprende che United Bulk Carriers International aveva la disponibilità di 8 navi portarinfuse secche (Panamax e Kamsarmax di età compresa fra 2 e 12 anni) e presenta un passivo di circa 20 milioni di euro a fronte di un attivo di circa 9,4 milioni. Le cause delle progressive difficoltà incontrate dalla società vanno individuate nelle “difficoltà economiche originate da un netto crollo dei noli nei trasporti marittimi di carichi secchi, accentuatosi con la recente emergenza sanitaria”. A ciò si sono aggiunti “i costi sugli investimenti intrapresi in forza dei risultati positivi raggiunti negli anni precedenti, il rispetto degli impegni negoziali contratti per la gestione della flotta e il significativo incremento dei costi del rifornimento di combustibile (bunker)”.

La scelta di procedere con la richiesta del concordato liquidatorio deriva anche “da una recente iniziativa cautelare promossa il 18 settembre 2020 dalla società (greca, *n.d.r.*) Conirma Marina Sa culminata con il sequestro di una nave (la portarinfuse YM Navigator, *n.d.r.*) e nel pignoramento dei saldi attivi sui conti correnti intrattenuti da Ubsi presso alcune banche”. Gli istituti di credito coinvolti sono Intesa Sanpaolo, Ubi, Credit Agricole Italia, Banco Bpm e Credem.

La società precisa inoltre di aver effettuato a fine 2019 investimenti “relativi all’approvvigionamento – con un prezzo in allora elevato – di bunker (resosi necessario in conseguenza del mutamento della normativa regolamentare applicabile che ha imposto, per la navigazione, l’utilizzo di carburante maggiormente raffinato, con un minor contenuto di zolfo e quindi più costoso)”.

Per quanto attiene all’attività di shipping le navi noleggiate da United Bulk Carriers International “trasportano carichi di carbone per centrali elettriche (per esempio dalla Colombia all’Italia), carichi di minerali di ferro per acciaierie (dal Brasile al Belgio o alla Germania), carichi di semi di

---

soia e in generale cereali (dal Brasile alla Cina o al Giappone)”.

Per evitare la crisi a poco sono servite le coperture con strumenti finanziari derivati che l’azienda aveva sottoscritto ma che sono stati “successivamente risolti a causa della mancanza di adeguata copertura finanziaria per il loro mantenimento”.

#### **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Thursday, October 29th, 2020 at 6:14 pm 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.