

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il 2020 dello shipping italiano: un altro anno dominato dai fondi d'investimento

Nicola Capuzzo · Wednesday, December 23rd, 2020

Il 2020 che volge al termine verrà ricordato come un altro anno non facile per l'armamento italiano. Tanto sono state le navi cedute, poche quelle acquistate dalle shipping company italiane, praticamente nessun nuovo ordine ai cantieri (fatto salvo qualche rimorchiatore acquistato) e si è assistito a un enorme trasferimento di asset dalle aziende a conduzione familiare ai fondi d'investimento. I veri protagonisti del 2020 sono stati soggetti come Pillarstone Italy, Dea Capital, Taconic Capital, Sc Lowy e Reuben Brothers (solo per citarne alcuni) che si sono impossessati di intere flotte navali di alcune storiche aziende armatoriale italiane.

Il 2020 si era aperto con il [concordato fallimentare di Rbd Armatori](#) che ha portato a una spartizione delle 13 navi bulk carrier e cisterna in flotta fra Pillarstone e la nuova società Rb-Rd Armatori, entità controllata da Reuben Brothers e partecipata con una quota di minoranza proprio da alcuni esponenti delle famiglie Rizzo e De Carlini.

Rimanendo a Napoli, pochi mesi più tardi è arrivato l'epilogo anche della ristrutturazione del debito ex art. 182 bis L.F. che ha visto coinvolta Perseveranza di Navigazione dopo una negoziazione con i creditori che si è protratta per molti anni. L'azienda dalla famiglia D'Amato si è vista sottrarre da Pillarstone e da Dea Capital, che nel recente passato avevano rilevato dalle banche finanziarie i crediti non-performing, la proprietà delle 8 navi in flotta. Solo alcune di queste sono state lasciate in gestione tecnica a Perseveranza.

Rimanendo alle shipping company originarie di Torre del Greco (Napoli), va segnalata anche la definitiva fuoruscita dalla governance della [Giuseppe Bottiglieri Shipping Company](#) dello stesso comandante Giuseppe Bottiglieri e delle figlie fino a qualche mese fa al timone affianco al padre. Ormai da oltre un anno l'azienda è controllata al 100% da Bain Capital che a metà di quest'anno ha formalizzato la cessione di tutte e quattro le navi cisterna in flotta e a Ottobre ha ceduto anche l'ammiraglia intitolata all'ex presidente (la capesize bulk carrier Giuseppe Bottiglieri).

Se Napoli piange, Genova non ride. È di ottobre infatti la notizia che la United Bulk Carriers International di Gian Cristoforo Savasta ha chiesto e ottenuto dal tribunale di Genova l'accesso al [concordato preventivo liquidatorio](#) per la sua società che operava (e al momento ancora opera) 8 navi portarinfuse secche classe Panamax e Kamsarmax.

L'operazione più importante dell'anno all'ombra della Lanterna sul fronte armatoriale è stata però il salvataggio del Gruppo Messina da parte della Marinvest di Gianluigi Aponte, entrata con un 49% nella Ignazio Messina & C. e al 51% nella nuova società Ro.Ro. Italia dove sono state conferite 4 delle 8 moderne navi con-ro costruite in Sud Corea. L'ingresso di Msc, nell'ambito anche qui di una complessa ristrutturazione del debito con alcune banche fra cui in particolare Carige, ha dato il via a sinergie sia sul versante marittimo che su quello portuale fra i due gruppi sia in Italia che sulle rotte verso l'Africa.

Un'altra grossa operazione dove i fondi hanno fatto incetta di navi è stata quella che ha riguardato Pb Tankers, la società della famiglia Barbaro messa in ginocchio dalle misure degli Stati Uniti per un presunto embargo violato (per un trasporto di carichi liquidi dal Venezuela) che hanno costretto l'azienda romana a chiedere aiuto al fondo di turnaround Pillarstone. Il risultato è stato inevitabilmente **il passaggio di proprietà di quattro navi cisterna al fondo Finav e il loro management alla piattaforma Premuda.**

Proprio la società armatoriale genovese guidata da Marco Fiori è diventata quest'anno (dopo il Gruppo d'Amico Società di Navigazione) il principale player italiano attivo sul mercato dry e liquid bulk per numero di navi in flotta, alcune delle quali di proprietà e altre in gestione tecnico e/o commerciale sempre per conto del fondo Finav. Oltre che per i conferimenti di naviglio dalla controllante, la stessa Premuda si è messa in mostra per un paio di operazioni di time charter **in a lungo termine con opzione d'acquisto dopo alcuni anni per navi cisterna Medium Range** costruite in Giappone.

Infine la novità più recente è stata la costituzione, insieme a Columbia Ship Management, di una nuova realtà aziendale con sede a Genova e affidata a Xanthos Kyriacou il cui core business sarà il management di navi e l'offerta di servizi marittimi per l'industria dello shipping. La neonata Csm Italy guarderà anche al mercato dei maxi yacht e si è detta pronta ad accogliere nuovi soci: "Il capitale sociale di Csm Italy sarà aperto a potenziali nuovi partecipanti, armatori e operatori italiani, che vogliano unirsi allo spirito dell'iniziativa" è scritto nell'annuncio della nuova iniziativa.

Questo articolo fa parte dei contenuti che puoi leggere gratuitamente all'interno dell'inserto speciale "Un anno di SHIPPING in ITALY – Edizione 2020? pubblicato in formato sfogliabile [su ISSUU](#) oppure [in formato PDF](#)



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, December 23rd, 2020 at 12:31 pm and is filed under [Navi](#), [Politica&Associazioni](#)

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