

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Fondi in pressing su 4 delle 5 navi di Michele Bottiglieri Armatore

Nicola Capuzzo · Tuesday, March 9th, 2021

Un'altra importante ristrutturazione finanziaria di una primaria società armatoriale italiana sta volgendo alle sue battute finali. Il soggetto in questione è Michele Bottiglieri Armatore, shipping company partenopea controllata dall'omonimo imprenditore campano e proprietaria di una flotta di cinque navi bulk carrier (tre kamsarmax e due post-panamax).

La società già a fine 2018 aveva portato a termine con successo una ristrutturazione del debito ex art.67 legge fallimentare per un'esposizione da oltre 100 milioni di dollari con diversi istituti di credito (Mps, Mps Capital Services, Mps Leasing, Bpm, Unicredit, Intesa Sanpaolo e Bper Banca). L'accordo prevedeva un riscadenziamento del debito attraverso un piano di rimborso maggiormente flessibile che però si è arenato quando a inizio 2020 il mercato dry bulk dello shipping ha vissuto mesi di grande sofferenza.

Nel corso del 2019 le banche (tutte tranne Mps) hanno ceduto a due fondi d'investimento (Pillarstone e Dea Capital) i rispettivi crediti incagliati liberandosi così dell'esposizione finanziaria con la shipping company partenopea.

Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY la Michele Bottiglieri Armatori nei primi mesi del 2020 ha chiesto una moratoria sul rimborso dei finanziamenti da 75 milioni di dollari e da quel momento ha interrotto il pagamento della quota capitale dei crediti.

Secondo quanto rivelano alcuni advisor, con Pillarstone e Dea Capital ha dunque preso vita una lunga negoziazione che vede le due parti ancora oggi distanti e arroccate sulle rispettive posizioni. Da un lato Michele Bottiglieri che chiede un ulteriore riscadenziamento e una robusta valorizzazione del proprio "equity" che la controparte ritiene però non accettabile perché troppo sbilanciato a suo favore. I fondi d'investimento, lo hanno insegnato le varie esperienze viste negli ultimi anni su vari dossier che hanno interessato shipping company italiane, per un certo periodo di tempo cercano di trovare con l'armatore un accordo il più possibile accettabile da entrambe le parti. Un'intesa che ove possibile lasci un ritorno anche all'armatore in termini soprattutto di continuità nella gestione navale con conseguente tutela dei posti di lavoro.

La storia recente dello shipping italiano ha insegnato che, se creditore e società armatoriale non raggiungono a un accordo, il primo in ultima istanza può sempre optare per la scelta di seguire

strade meno concilianti che si traducono in liquidazioni forzose (come sta avvenendo con le cessioni della flotta di Giuseppe Bottiglieri Shipping Company o il concordato fallimentare di Rbd).

Pillarstone e Dea Capital vantano diritti su quattro delle cinque navi della flotta Michele Bottiglieri; la quinta è collegata a un credito tuttora ‘in pancia’ a Mps.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, March 9th, 2021 at 6:00 pm and is filed under [Navi](#)

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