

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Tutte le navi italiane compravendute, consegnate e ordinate nel corso del 2021

Nicola Capuzzo · Thursday, December 30th, 2021

*(Questo articolo è stato pubblicato nell'inserto “**Un anno di SHIPPING in Italy – Edizione 2021?** – Clicca qui per leggerlo)*

L’anno 2021 sarà ricordato per essere stato un anno ricco di operazioni di compravendita in Italia, soprattutto nei settori delle navi portarinfuse secche (complice un mercato dei noli e dei valori degli asset particolarmente ricco) e dei rimorchiatori (in parte sostenuto dai bandi di gara lanciati in diversi porti italiani per il rinnovo delle concessioni).

Dry Bulk

Il segmento d’attività del trasporto marittimo di rinfuse secche è quello che ha mostrato nei dodici mesi del 2021 il maggior numero di affari conclusi sul mercato della compravendita navale. Le shipping company italiane e i fondi d’investimenti proprietari di navi hanno colto l’attimo per monetizzare dismettendo un elevato numero di bulk carrier.

È il caso, ad esempio, della società **Giuseppe Bottiglieri Shipping Company** (al 100% del fondo Bain Capital) che nei primi mesi dell’anno ha dismesso le navi **Giovanni Bottiglieri** per 10,5 milioni di dollari, **Bottiglieri Flavio Borriello** per 12 milioni, **Bottiglieri Giorgio Avino** per 14 milioni e pochi mesi più tardi, in primavera, anche le rinfusiere **Bottiglieri Challenger** per 14,3 milioni e la **Bottiglieri Sophie Green** per 16,5 milioni.

Stesso destino e a un prezzo simile (16 milioni) per la bulkcarrier **Marlene D’Amato** che **Pillarstone** aveva rilevato (credito e asset sottostante) da **Fertilia** nel recente passato, mentre per 8 milioni nel mese di gennaio era uscita dalla flotta della società **Giovanni Visentini Trasporti Fluviomarittimi** la panamax **Aurilia** ceduta per poco più di 8 milioni. Hanno cambiato proprietario nella prima parte del 2021 anche le navi **RR Australia** di **Rimorchiatori Riuniti** (oltre 16 milioni di dollari), **LDN Fortuna** di **Taconic Capital** (anch’essa per poco più di 16 milioni), **Serena R** (oltre 20 milioni) e **Giulia I** (più di 16 milioni) di **Venice Shipping & Logistics**. Per il gruppo **Rimorchiatori Riuniti** da segnalare, inoltre, la consegna della nuovissima kamsarmax bulk carrier ribattezzata **Hampton Sky** costruita in Giappone.

Particolarmente attiva nel corso dell’anno anche la **d’Amico Dry** che ha colto il periodo di mercato

‘alto’ per monetizzare cedendo a prezzi relativamente alti il proprio naviglio più datato: la handysize **Cielo di Capalbio** è passata di mano per circa 16 milioni, la handysize **Cielo di Gaspesie** per poco meno di 20 milioni e la **Cielo di San Francisco** per circa 13 milioni. Da segnalare, però, anche nuove entrate: il gruppo controllato dai cugini Paolo e Cesare d’Amico aveva infatti anche acquistato poco prima due navi kamsarmax da 82.000 tonnellate di portata: **Medi Palmarola** e **Medi Egadi**.

Diverse cessioni nel settore dry bulk sono state portate a termine anche da **Premuda** che ha salutato le handysize **Four Emerald** e **Four Diamond** cedute rispettivamente per quasi 15 milioni e oltre 12 milioni di dollari.

Un acquisto e due cessioni nel corso degli ultimi 12 mesi è stato registrato per la partenopea **Manisa Bulk**: in flotta ad agosto è entrata la piccola general cargo **Manisa Silvana** mentre per 7,5 milioni è stata venduta la **Manisa Bianca**. Nel 2021 la stessa shipping company aveva accolto anche la **Manisa Vera**.

Nel settore delle mini-bulker da segnalare a settembre anche l’uscita dalla flotta **Barone Shipping** della general cargo **Rita BR** per circa 4,8 milioni di dollari a un compratore russo.

In evidenza per una doppietta di new entry, infine, la società Vulcania, parte del gruppo **Fratelli Cosulich**, che lo scorso ottobre ha annunciato l’ingresso di **due navi general cargo** per circa 18 milioni di euro.

Liquid bulk

Meno segnali di vivacità e dinamismo si sono registrati nel corso del 2021 nella compravendita di navi cisterna, anche evidentemente a causa di un mercato contraddistinto da noli e valori notevolmente più bassi rispetto al dry bulk.

Fra le operazioni in entrata più significative da segnalare gli acquisti messi a segno da **Navigazione Montanari** che nel mese di maggio ha annunciato un doppio acquisto riguardante le navi navi cisterna MR2 del 2013 ribattezzata **Valle Sole** (ex **Leopard Sun**) e **Valle Luna** (ex **Leopard Leopard Moon**) rilevate da Unicorn Shipping per complessivi 42 milioni di dollari. La stessa shipping company di Fano un mese più tardi, a giugno, aveva poi dismesso la tanker **Valle di Andalusia** per circa 6,5 milioni di dollari.

Due sono state le uscite invece dalla flotta **d’Amico International Shipping**: la medium range **High Valor** è stata ceduta per 10,3 milioni di dollari, la **High Venture** per 10,7 milioni; riacquistata invece a inizio anno la **High Priority** per 9,7 milioni.

Fra gli altri acquisti degni di nota nel mercato delle navi cisterna ci sono la chemical products tanker **Maria Laura**, entrata a far parte della flotta **Marnavi** per poco meno di 8 milioni di euro, e la bettolina **SB Flegrea** da poco acquistata da **Sarda Bunkers**. Ha invece lasciato la flotta **Ciane** per 0,5 milioni la bunker tanker **Punta Nera**, cui potrebbe fare seguito un’altra dismissione nel prossimo futuro secondo le parole dell’armatore Novella. La savonese **Finbeta** ha invece venduto nel corso dell’anno le chemical tanker **Sapphire** e **Turchese**. Sempre a proposito di dismissioni di naviglio datato da registrare anche la vendita della Lpg tanker **Marola** al prezzo di 14,5 milioni di dollari da parte di **Carbofлота**.

A proposito di nuovi acquisti, invece, in evidenza l’ingresso nella flotta di **Socomar** della nave

cisterna Maersk Erik (poi ribattezzata Amber Bee) per 12 milioni di dollari, ma su tutti spicca l'ordine per due Lng bunker tanker (con opzione per una terza unità) d parte della **Fratelli Cosulich** al cantiere cinese Cimc Soe al prezzo unitario di 45 milioni di dollari.

Rimorchio e Offshore

Nel business del rimorchio portuale il gruppo **Rimorchiatori Riuniti** è stato nel bene e nel male uno dei player protagonisti del 2021. Nella prima metà dell'anno l'azienda guidata dalle famiglie Gavarone e Delle Piane ha lavorato alla cessione dell'intero business delle navi offshore e dei rimorchiatori d'altura che sono passati alla brasiliiana Cbo dalla quale ha incassato quasi 95 milioni di dollari per cinque mezzi AHTS.

Nel mese di novembre, poi, la sub-holding Rimorchiatori Mediterranei ha poi annunciato l'acquisizione del business del rimorchio portuale a Singapore e in Malesia delle società Keppel Smit Towage e Maju Maritime Pte che le consentiranno, una volta completato il *deal* nei primi mesi del 2022, di diventare il terzo player mondiale grazie a una flotta di 58 rimorchiatori.

Sempre lo stesso gruppo armatoriale genovese, durante l'anno appena trascorso, ha inoltre ordinato al cantiere turco Sanmar due nuove costruzioni che saranno destinate al porto di Augusta, mentre la controllata Tug Malta ha preso in consegna da Damen un rimorchiatore da 76 tonnellate di Bollard pull e la norvegese Stadt ha un nuovo mezzo ribattezzato Stadt Floro.

Anche il **Gruppo Scaffi** ha mostrato segnali di grande dinamismo nei mesi scorsi sia attraverso nuovi investimenti che, soprattutto, riguadagnandosi la concessione per il servizio di rimorchio nei porti di Savona e Vado Ligure superando la concorrenza del gruppo Svitzer. Lo stesso avverrà nel porto di La Spezia dove il gruppo guidato da Paolo Visco risulta essere stato l'unico offerente.

Dal punto di vista dei nuovi investimenti la joint venture greca **Vernicos Scaffi** nel corso dell'anno ha dapprima acquistato tre rimorchiatori della flotta Karapiperis mentre a dicembre ha annunciato l'ingresso in flotta del rimorchiatore del 2005 ribattezzato Garibaldo con 80 tonnellate di capacità di tiro al punto fisso.

Il gruppo veneziano **Rimorchiatori Riuniti Panfido** a giugno aveva rilevato sul mercato dell'usato il rimorchiatore Vortex (75 tonnellate di tiro al punto fisso) mentre nei primi mesi del 2022 l'azienda della famiglia Calderan riceverà il suo nuovo rimorchiatore abbinato a una bunker barge dal cantiere Rosetti Marino di Ravenna.

Fra i nuovi arrivi in Italia c'è da segnalare il rimorchiatore Oriente consegnato dal cantiere Sanmar al gruppo **Rimorchiatori Napoletani** che lo impiegherà nel porto di Taranto, sempre dalla Turchia è arrivato il rimorchiatore Eitan per **Tripmare** che lo impiega nello scalo israeliano di Ashdod, **Calabria di Navigazione** ha acquistato da Tug Malta il vecchio mezzo ex **Lieni**, mentre la palermitana **Somat** ha ricevuto il nuovo rimorchiatore Gordo.

Diverse sono state le new entry nel 2021 per la livornese **Fratelli Neri** che ha preso in consegna dal cantiere Damen tre newbuilding: Calafuria, Romito e Gabriella Neri costruiti in Vietnam e tutti dottati da Bollard pull pari a 80 tonnellate. Contestualmente l'azienda aveva dismesso il vecchio rimorchiatore Cadetto degli anni '80.

Ha lasciato l'Italia nei mesi scorsi anche il vecchio rimorchiatore Sean Christopher ceduto dalla genovese **Oromare**, così come Augusta Offshore aveva venduto il supply vessel Hamal.

Traghetti e Ro-Ro

Anche il 2021, così come gli ultimi esercizi, passerà agli annali come un altro periodo di rilevanti novità per il mercato italiano dei traghetti. L'affare dell'anno è stato senza dubbio l'acquisizione da parte del **Gruppo Grimaldi** di Napoli del ramo di business di **Trasmediterranea** fra la penisola iberica e le Baleari. Naviera Armas, alle prese con una delicata ristrutturazione finanziaria, ha infatti ceduto la scorsa estate i propri terminal a Valencia e Barcellona, i diritti per operare sulle linee con le Isole Baleari e le navi Ciudad de Palma, Ciudad de Granada, Volcán del Teide, Volcán de Tijarafe e Ciudad de Mahón. Quest'ultima a fine novembre è stata poi ceduta.

Oltre a questa importante acquisizione il Gruppo Grimaldi di Napoli ha proseguito il proprio piano di nuove costruzioni con la consegna di diverse navi ro-ro nei primi mesi del 2021: le new entry sono state la **Eco Catania**, **Eco Savona**, **Eco Livorno** ed **Eco Barcelona**. Poche settimane più tardi era stata la volta della pure car truck carrier **Grande Texas** mentre a giugno è arrivata la **Grande California**. Dismesse e cedute ad altri operatori invece le unità ro-ro **Eurocargo Napoli** ed **Eurocargo Catania**.

Nel mese di febbraio va ricordato poi che Grimaldi Group ha rivelato la firma di un accordo del valore complessivo di oltre 500 milioni di dollari per la **costruzione di sei nuove navi ro/ro multipurpose** ai cantieri sudcoreani Hyundai Mipo Dockyard Co. Ltd di Ulsan.

Sempre a proposito di nuovi ordini, merita una sottolineatura anche l'investimento da circa 40 milioni di euro avviato da **Caronte&Tourist** a febbraio per la costruzione di **nuova nave da 8.300 tonnellate di stazza lorda** presso il cantiere Sefine di Yalova. Il piano di rinnovamento della flotta siciliana prevede altre cinque unità da commissionare nel prossimo futuro.

Anche **Rete Ferroviaria Italiana** ha ordinato, questa volta in Spagna ai cantieri Hijos de J. Barreras una terza nave gemella della **Messina e della Iginia**; quest'ultima è la nuova costruzione consegnata in autunno dai cantieri genovesi San Giorgio del Porto e T.Mariotti. L'importo complessivo del contratto è di circa 74 milioni di euro, di cui 9 milioni assegnati dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr). Sempre Rfi, attraverso la controllata **Bluferries**, nella prima parte dell'anno aveva anche **preso in consegna il traghetto bidirezionale Sikania** costruito in Grecia.

Diversi sono stati i nuovi ingressi in flotta nel corso del 2021 anche per **Grandi Navi Veloci** che, oltre ad aver noleggiato a lungo termine il ro-pax **Scottish Viking** (ribattezzato Gnv Sealand), ha preso in consegna dai Cantieri Navale Visentini la nuovissima nave **Gnv Bridge** e ha acquistato le due navi **Pride of York** e **Pride of Bruges** poi **ribattezzate Gnv Aries e Gnv Antares**.

Sul mercato dei traghetti durante il 2021 ha sollevato particolare attenzione anche l'**ingresso in Adria Ferries** del fondo d'investimenti Arizon al 33% (inizialmente), così come la nascita della nuova società **Genova Trasporti Marittimi** che ha acquistato il traghetto **Ichnusa** per impiegarlo fra Sardegna e Corsica. Sempre a proposito di nuovi arrivi va segnalato nel corso del 2021 l'ingresso nella flotta di **Corsica Ferries** del traghetto rinominato **Mega Regina** mentre la compagnia italo-corsa ha ceduto **Sardinia Regina** alla libica **Kevalay**.

A proposito di nuove navi realizzate in Italia il Cantiere Navali Vittoria nel mese di giugno ha consegnato a **Navigazione Libera del Golfo** il nuovo traghetto veloce **Jumbo Jet** entrato in servizio nel Golfo di Napoli. La stessa compagnia da quest'anno offre in convenzione pubblica

anche i collegamenti marittimi fra Termoli e le isole Tremiti con il mezzo **Isola di Capraia** che, nell'ambito del concordato preventivo di Compagnia Italiana di Navigazione, è stato ceduto a **Caremar** per 4,75 milioni di euro.

Crocieri e altre navi

Nel settore delle crociere una sola è stata la nave entrata a far parte nel 2021 della flotta **Costa**: si tratta della **Costa Toscana** costruita da Meyer Turku in Finlandia e consegnata nel mese di dicembre. Nei mesi passati è invece uscita dalla flotta Costa per entrare in quella di Carnival Cruise Line la nave **Costa Magica**; oltre a lei ha lasciato la bandiera italiana anche la **Costa Atlantica** destinata a Cssc Carnival Cruise Shipping Limited.

È stata costruita e presto entrerà in servizio per **Eni** al largo del Mozambico la **nave-piattaforma Coral FLNG**, il nuovo impianto galleggiante per la produzione di gas naturale liquefatto costruito dai cantieri navali di Samsung Heavy Industries a Geoje, in Corea del Sud.

La joint venture **Augustea Malin** si è messa in mostra nel corso dell'anno 2021 per avere invece affidato al cantiere navale turco Hat-San i lavori di trasformazione di **un'enorme chiatte semisommergibile che verrà allungata e rafforzata** in vista di un suo prossimo impiego al largo delle coste scozzesi dove opererà al servizio delle società Malin Abram e Malin Augustea. **Rosetti Marino** ha invece rilevato proprio da Augustea il pontone semisommergibile **Amt Carrier**.

Sembra destinata infine a ridurre la propria flotta di navi **Saipem** che ha annunciato nel proprio piano strategico di voler **dismettere cinque navi** nel quadriennio 2022-2025. A novembre la stessa Saipem ha ritirato dai cantieri Samsung di Geoje, in Sud Corea, la **nave da perforazione Santorini** presa a noleggio (per due anni) con opzione di acquisto.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, December 30th, 2021 at 8:00 pm and is filed under **Market report**, **Navi**

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