

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Giuseppe Bottiglieri contro Bain Capital per la vendita di tutte le navi

Nicola Capuzzo · Tuesday, February 15th, 2022

*Contributo a cura di Capt. Giuseppe Bottiglieri **

** ex presidente Giuseppe Bottiglieri Shipping Company*

Bain Capital Credit di Boston (Usa) vende tutta la flotta della Giuseppe Bottiglieri Shipping Company (fondata nel 1850) e porta il bottino in America. Tutto il personale amministrativo (40) e gli equipaggi (600) vengono licenziati. Nel settembre 2018, il Fondo Bain ha acquistato l'intera flotta della Gbsc (15 navi di bandiera italiana costruite nel 2002, 2010 e 2011, per un totale di 1.270.000 Dwt, pari al 7% dell'intera flotta nazionale) per soli 124 milioni di dollari nell'ambito di un concordato in "continuità aziendale", con il consenso delle banche, che non hanno voluto ascoltare gli armatori e avrebbero potuto recuperare tutto l'investimento in un periodo più lungo invece di cedere subito i loro crediti agli investitori.

Dopo circa 2 anni e mezzo, nel mese di marzo 2021, Bain ha portato a compimento rapidamente la vendita di quasi tutta la flotta (13 navi) nel periodo peggiore del mercato. Quando, cioè, il mercato dei noli si era ormai attestato a livelli molto remunerativi. Con la vendita attuale delle ultime due navi "Bottiglieri Franco Vela" e "Bottiglieri Giulio Borriello", cedute rispettivamente a InterOcean (cileni) per 16,3 milioni di dollari e a Modion Ship Management di Atene per 17,3 milioni, il fondo ha realizzato un incasso complessivo di circa 178,9 milioni che gli permetterà l'integrale remunerazione dell'investimento effettuato, comprensivo delle spese e del relativo margine. Le prime bulk carrier post panamax erano state vendute a un prezzo molto basso di 10,3 milioni nel marzo 2021.

Tutto ciò senza aver tenuto in considerazione gli interessi del sistema bancario italiano (Unicredit, Intesa, Mps, Bper, Falkner Spv) che, in sede concordataria, era stato definito come il "secondo layer" (al 51%), il quale ultimo, per il tramite dei titoli ottenuti dalla procedura (Strumenti Finanziari Partecipativi), avrebbe dovuto beneficiare dei flussi economici provenienti dall'attività di shipping, mentre la sola liquidazione della flotta a prezzi di fine 2021 avrebbe potuto essere effettuata per circa 263 milioni di dollari. Inoltre le spese di gestione includono esosi compensi ad alcuni consulenti nella misura di oltre 450.000 euro mensili.

L'avvenuta liquidazione di Giuseppe Bottiglieri Shipping Company non soltanto condurrà al licenziamento di 40 persone, dipendenti amministrativi, e di 600 uomini di equipaggio, tra cui 180 italiani in turno particolare, ma lascerà insoddisfatti tutti i componenti del "secondo layer", i quali, per i motivi detti, non saranno in condizione di recuperare i propri crediti.

Una riflessione si impone, poiché questo è il risultato voluto da chi ha permesso l'ingresso dei fondi – locusta stranieri nel mercato italiano. Le operazioni di ristrutturazione del debito, come quella relativa a Giuseppe Bottiglieri Shipping Company, quasi mai consentono una vera ripartenza delle attività in crisi, quanto, piuttosto, conducono alla distruzione del valore esistente, indotta dalle prospettive dei guadagni speculativi, che possono essere ottenuti per effetto delle plusvalenze generate dalle cessioni conseguenti alle acquisizioni avvenute a prezzi di realizzo. Tutto ciò a discapito dell'interesse del paese in termini di conservazione dei livelli di consistenza della flotta navigante e di quelli occupazionali dei nostri marittimi, oltre che di prestigio, che l'Italia avrebbe mantenuto nel sistema dei trasporti internazionali, soprattutto quando soffiano venti di guerra. Invece Bain che fa? Vende le ultime due navi proprio in questo momento storicamente critico.

Certo è che con i profitti realizzabili durante il "boom" del mercato dei noli durante lo scorso 2021, se Bain non avesse ante tempo venduto la flotta, avrebbe potuto conseguire dall'attività caratteristica della società un profitto di circa 70,4 milioni di dollari in soli 10 mesi che, aggiunto al valore della flotta di 263 milioni registrato nel 2021, avrebbe potuto rimborsare buona parte dei crediti vantati dalle banche titolari di Strumenti Finanziari Partecipativi e gli armatori con i loro investimenti. Cosa, quest'ultima, che invece, in ragione dell'intento speculativo del fondo di investimento, non è avvenuta.

La vendita della flotta decisa da Bain ha deluso le aspettative della famiglia Bottiglieri, che all'inizio era nel Consiglio d'amministrazione della società mentre nell'Ottobre 2020 Giuseppe Bottiglieri è stato estromesso per questa differenza di visione strategica. Infine non si dimentichi che, grazie alla Tonnage Tax e al Registro Internazionale (Legge 30/1998), il fondo americano ha beneficiato anche di grossi vantaggi fiscali che dovrebbero invece essere dedicati esclusivamente all'interesse della sola proprietà nazionale italiana. Una legge che andrebbe sicuramente modificata soprattutto quando la proprietà è a sua volta controllata dall'estero al 100% e vieppiù, attraverso una società irlandese che gode di ulteriori benefici fiscali.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, February 15th, 2022 at 7:22 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.