

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Giunta al termine la storia armatoriale della società Wellard fondata da Balzarini

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 15th, 2025

Con la vendita (per 50 milioni di dollari) della nave porta bestiame Ocean Drover, si conclude dopo 46 anni la storia armatoriale della società australiana Wellard fondata nel 1970 dal macellaio italiano (di origini bresciane) Emilio Balzarini emigrato. Dopo di lui, fino al 2017, l'azienda era stata guidata dal figlio Mauro, attivo nel business armatoriale anche con la società Siba Ships (proprietaria anche di navi bulk carrier fino alla crisi del 2008).

La nave Ocean Drover è la seconda *cattle carrier* più grande al mondo (può trasportare 20mila bovini o 75.000 pecore) e la sua dismissione, secondo quanto comunicato dal presidente esecutivo John Klepec, ha permesso il massimo incasso possibile nell'interesse degli azionisti nel contesto di mercato attuale.

La società alcuni anni fa ha vissuto una delicata fase di difficoltà finanziaria che ha portato nel 2017 a un rimpasto del Consiglio d'amministrazione e alla rimozione dello stesso Mauro Balzarini dal ruolo di amministratore delegato seppure avesse poi mantenuto, fino al 2019, alcune deleghe strategiche.

Il suo ingresso nell'azienda di famiglia è datato 1985, quando Mauro Balzarini si dilettava soprattutto in competizioni di motocross, e assunse il ruolo di sovrintendente tecnico marittimo, per poi passare a impegni dirigenziali e assumere la direzione del settore spedizioni nel 1994.

Dopo aver rilevato gli interessi della famiglia nel 2004 e aver assunto la carica di amministratore delegato nello stesso anno, Balzarini ha guidato l'azienda in un periodo di rapida espansione, durante il quale Wellard aveva commissionato e varato diverse navi porta bestiame di grande portata tra cui l'Ocean Outback, l'Ocean Swagman e l'Ocean Shearer. In quegli anni aveva guidato la crescita del commercio di grandi volumi di esportazioni di bovini dall'Australia all'Indonesia.

Scommettendo sull'emergere della Cina come prossimo grande mercato austaliano per bovini da macello e da ingrasso, l'imprenditore e manager bresciano aveva seguito in prima persona la quotazione in borsa di Wellard nel novembre 2015, nel tentativo di raccogliere capitali per finanziare ulteriori espansioni della flotta in previsione di quello che era considerato un potenziale commercio di oltre un milione di bovini all'anno. Insieme all'annuncio della vendita dell'ultima nave è arrivata anche la comunicazione del delisting che avverrà a breve.

Per varie ragioni, tra cui le restrizioni dei protocolli cinesi e la resistenza a prezzi del bestiame australiano maggiore del previsto, il commercio di bestiame auspicato con la Cina non ha invece nemmeno lontanamente raggiunto quel potenziale sperato e il progetto dunque ha avuto difficoltà finanziarie.

Le perdite finanziarie registrate in vari esercizi, tra cui il rosso di 75 milioni di dollari nell'anno fiscale 2017, dovute alla crescente siccità e alle interruzioni della domanda in mercati chiave tra cui Indonesia e Vietnam, nonché alle turbolenze nel commercio delle esportazioni di pecore, hanno influito pesantemente sulla fiducia degli investitori nel trader e trasportatore di animali vivi.

Il resto è storia, con Balzarini sostituito nel ruolo di amministratore delegato da Fred Troncone e la rimozione delle clausole "key man" nell'accordo di finanziamento delle navi con la banca italiana Intesa Sanpaolo che in pratica hanno chiuso ogni ruolo esecutivo dello stesso in Wellard.

La stessa società aveva poi annunciato un cambio di strategia che prevedeva una riduzione dell'attenzione sul commercio del proprio bestiame e un aumento del noleggio a terzi delle sue navi.

Nei primi mesi del 2020 Mauro Balzarini aveva preannunciato una nuova iniziativa imprenditoriale sempre nel campo delle navi porta bestiame con una nuova società chiamata NextSea Wall che avrebbe dovuto costruire navi per il trasporto di 11mila capi di bestiame alimentate a Gnl e da impiegare sulle rotte fra Australia / Nuova Zelanda e l'Asia ma il contesto di mercato e l'epidemia di Covid-19 l'avevano costretto a fare dietrofront pochi mesi più tardi.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**



Mauro Balzarini

This entry was posted on Wednesday, January 15th, 2025 at 9:00 am 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.