



PILLARSTONE: la piattaforma di shipping annuncia il piano futuro, previsti 250 milioni di dollari di investimenti per sette nuove navi

Alla base della strategia, riorganizzazione e rinnovo della flotta con navi eco e super-eco

Il 2021 è stato un anno a corrente alternata per il settore armatoriale. La pandemia ha avuto impatti notevoli, ancorché differenziati nei vari comparti. E se il dry ha fatto registrare performance eccezionali, ben superiori alle medie dell'ultimo decennio, il tanker ha mostrato un trend molto più stagnante, sia nel segmento del greggio che in quello dei prodotti.

Milano/Genova, 14 gennaio 2022 - In tale contesto, caratterizzato da una buona dose di incertezza, i gruppi appartenenti alla piattaforma shipping di Pillarstone (Premuda e FINAV, fondo settoriale da oltre 500 milioni di euro che detiene crediti in Preseveranza di Navigazione, Fertilia, Finaval, Michele Bottiglieri Armatore, Motia, Morfini, Mednav, Lavant, PB Tankers, e Cabotaggi di Navigazione) non sono rimasti a guardare, ma hanno messo a segno molteplici operazioni straordinarie, sia sul fronte delle compravendite navali che su quello corporate. Un attivismo che conferma in pieno il commitment di Pillarstone nello shipping quale operatore di natura fortemente industriale.

“Al momento,” spiega il **CEO di Pillarstone Italy Gaudenzio Bonaldo Gregori**, “la nostra flotta in acqua comprende ben trentuno unità, di cui sette porta-rinfuse secche e ventiquattro petroliere, due delle quali saranno prese in consegna nel corso del 2022. Si tratta di due cisterne super-eco di nuova costruzione, noleggiate a lungo termine con opzioni d’acquisto da un primario armatore giapponese con cui nel 2020 avevamo già fatto un’operazione analoga.”

Un tale balzo in avanti, da dodici navi (tante erano quelle di Premuda a fine 2018) a trentuno, è ancor più degno di nota in tempi come questi, in cui i gruppi armatoriali italiani in fase espansiva si contano sulle dita di una mano. “Eppure,” prosegue Bonaldo Gregori, “questa crescita è pienamente in linea coi nostri programmi e a posteriori conferma in pieno la validità del nostro progetto di consolidamento settoriale, cominciato con il turnaround di Premuda nel 2017 e proseguito con il lancio del fondo FINAV nel 2019”. Se creare la piattaforma e farla crescere è stato

l'obiettivo principale dell'ultimo triennio, quello dei mesi a venire sarà dedicato invece a trasformare la flotta e renderla appetibile in un orizzonte di medio periodo per il mercato dei capitali o per un primario investitore strategico.

"Nell'ultimo periodo," spiega Marco Fiori, CEO di Premuda e Chairman di FINAV Holding, "abbiamo costruito insieme ai nostri stakeholder un piano industriale molto articolato, che si pone un duplice obiettivo: da un lato il rinnovamento della flotta e dall'altro un deciso riposizionamento di Premuda e FINAV, che oggi industrialmente sono già consolidate, nel settore eco-tanker." Tale piano contempla, tra le altre cose, un certo numero di cessioni di navi non strategiche, che tuttavia non sono destinate ad una riduzione del commitment di Pillarstone. "Tutt'altro", spiega Fiori, "le navi che stiamo vendendo rappresentano una fondamentale fonte di auto-finanziamento per avviare un programma di nuovi investimenti trasversale alla piattaforma per un valore che supera i 250 milioni di dollari."

Infatti, l'obiettivo è quello di acquistare nel giro di due anni fino ad un massimo di sette petroliere eco e super-eco. "E se la preferenza è nettamente per le navi già in acqua, costruite dopo il 2016," specifica Fiori, "i progetti di new-building non possono essere esclusi a priori, anche se gli stessi per loro natura richiedono una grandissima cautela, anche a causa dell'incertezza che perdura circa la soluzione ottimale al problema della scelta del carburante del futuro".

Nel 2021 l'attività sale and purchase dell'intera piattaforma Pillarstone è stata a dir poco frenetica, e focalizzata su una riorganizzazione e un rinnovo della flotta. Da un lato, anche sfruttando il buon momento del carico secco, si è provveduto ad alienare sette unità non più strategiche per la flotta (Four Coal, Four Emerald, Four Diamond, PS Valletta, Marlene D'Amato, Grazia e PS London). Dall'altro, oltre al perfezionamento di alcune operazioni pregresse, Finav Holding ha appena posto le basi per un primo deciso passo nella nuova direzione strategica. "Sono molto orgoglioso di poter anticipare che abbiamo appena sollevato i soggetti per l'acquisto di una nave cisterna di costruzione sudcoreana-vietnamita del 2019, scrubber-fitted," rivela Fiori.

Nelle prossime settimane le vendite di navi non-core proseguiranno (PS Houston e PS Milano) e proseguirà anche la ricerca di nuove opportunità di acquisto. "Crediamo molto nel nostro progetto," prosegue il manager "e riteniamo che il rinnovamento della flotta sia l'unica maniera possibile per preparare Premuda-FINAV ad un'operazione straordinaria".

La flotta di Premuda-FINAV è già oggi orientata verso le cisterne. Tuttavia anche alla luce dei cambi regolatori che interesseranno lo shipping, la forbice tra le rese di navi vecchie e quelle di navi eco e super-eco (massimamente efficienti in termini di velocità e consumi) rischia di essere sempre più ampia. "Restare seduti su una flotta che invecchia aspettando il prossimo ciclo? Oggi meno che mai è garanzia di successo", spiega Fiori.

In questo contesto di grande dinamicità, FINAV e Premuda si affacceranno anche sul mercato del credito. "Stiamo vagliando diverse opportunità", spiega Roberto Rondelli, partner di Pillarstone Italy. "Negli anni scorsi abbiamo fatto ampio ricorso ad operazioni di sale and lease back ed abbiamo già identificato un'ulteriore ticket da 35 milioni di dollari su tre navi, che contiamo di mettere a terra nel primo trimestre del 2022, a sostegno del nostro capex plan."

Parlando invece del canale bancario tradizionale, nel 2021 il Gruppo FINAV ha

concluso una prima importante operazione con BPER Banca per il parziale rifinanziamento di una petroliera. Ma nel piano strategico di FINAV c'è molto di più.

“Il Gruppo FINAV,” spiega Enrico Barbieri, CEO di FINAV Holding e CFO di Premuda, “si è dato l’obiettivo di reperire circa 50 milioni di dollari dal canale bancario tradizionale. Siamo ottimisti di poter raggiungere questo obiettivo, sia per la qualità degli attivi che intendiamo finanziare, sia perché il nostro approccio sarà altamente conservativo in termini di loan to value.” Tale operazione è finalizzata ad ottimizzare le fonti di finanziamento di FINAV, che al momento sono quasi interamente composte da patrimonio.

Infine, un altro passo molto importante per il gruppo allargato di shipping company controllate da Pillarstone è la definitiva riorganizzazione del debito finanziario di Premuda, giunta a compimento a dicembre 2021. “Sfruttando al meglio la positiva congiuntura del dry”, spiega Fiori, “abbiamo restituito ai nostri creditori bancari oltre 45 milioni di dollari in anticipo rispetto alle scadenze ed in cambio abbiamo ottenuto la loro partecipazione ad un’importante operazione di rafforzamento patrimoniale della nostra società”.

Per effetto della nuova manovra finanziaria la shipping company genovese vede il proprio debito bancario scendere da 117 milioni a circa 44 milioni di dollari: dopo le difficoltà del 2020, legate in primis alla pandemia, un passo decisivo verso il completo risanamento di quella che, oltre ad essere una realtà storica dell’armamento italiano (fondata nel 1907), è oggi il perno dell’interneta piattaforma shipping di Pillarstone, che nel 2021 prevede di chiudere a livello aggregato con ricavi di Euro 104,2 milioni ed EBITDA di Euro 41,2 milioni (40%). Una crescita molto rilevante rispetto al 2017, in cui totalizzava ricavi pari a Euro 43,5 milioni, ed un EBITDA di Euro 7,3 milioni (17%).