

PROTAGONISTA DELLE AUTOSTRADE DEL MARE

grimaldiholdingspa.com

NONSOLOMARE

PROLOGIS INVESTE 12 MILIONI A BOLOGNA

Il gruppo immobiliare Prologis ha acquistato un lotto di 13.700 mq all'Interporto di Bologna dove costruirà un immobile ad hoc per un operatore logistico. Il valore dell'operazione non è stato rivelato ma secondo alcuni addetti ai lavori dovrebbe aggirarsi sui 12 milioni di euro. «Questa operazione non solo rafforza ancora la nostra presenza presso l'Interporto a testimonianza della valenza strategica del nostro investimento su Bologna, ma ci permette anche di valorizzare il nostro ruolo di sviluppatore di immobili build-to-suite per la logistica» afferma Sandro Innocenti, country manager di Prologis Italia.

DI MARCO NUOVO DG DEL VENEZIA TERMINAL

Galliano Di Marco, presidente uscente dell'Autorità portuale di Ravenna, è il nuovo direttore generale di Venezia Terminal Passeggeri, la società che gestisce il traffico passeggeri di crociere e traghetti nel porto lagunare. Di Marco prende di fatto il posto dell'ormai ex amministratore delegato Roberto Perocchio. Vtp da pochi mesi ha una nuova compagine che comprende anche la Regione Veneto e Venezia Investimenti, la cordata formata dalle compagnie Msc Crociere, Costa Crociere, Royal Caribbean Cruise Lines e Global Port Holding. Presidente del terminal veneziano è stato invece riconfermato Sandro Trevisanato.

Dall'unità di intenti tra Rina Services, Save the Children e Vroon Offshore è nata un'imbarcazione classificata per il salvataggio delle vite dei migranti che tentano di raggiungere l'Europa via mare. Save the Children ha deciso infatti di utilizzare il Vos Hestia, una delle navi offshore della compagnia Vroon, per il salvataggio di donne, uomini e bambini in difficoltà nella traversata del Mediterraneo. Le norme internazionali richiedono che una nave sia classificata in base al servizio che essa svolge. Rina Services, nell'ambito dei regolamenti di classificazione, ha introdotto la notazione Rescue per indicare navi da carico dedicate al salvataggio dei naufraghi.



La nave soccorso Vos Hestia

GRIMALDI HOLDING

grimaldiholdingspa.com

MOLTI ARMATORI RISTRUTTURANO I DEBITI MA GLI ISTITUTI NON CEDONO GLI INCAGLI

In stiva quasi 10 mld di npl

Il 50% dell'esposizione delle banche è in bilancio a Unicredit e Intesa Sanpaolo Autuori (Watson Farley & Williams): è sempre alto l'interesse degli hedge fund

PAGINE A CURA DI NICOLA CAPUZZO

Le banche italiane hanno in stiva crediti verso le società armatoriali per complessivi 13 miliardi di dollari. Di questi, circa 10 miliardi sono non performing loan che, tranne in pochi casi, gli istituti di credito hanno deciso di non scaricare. Nel corso di una presentazione dedicata a questo argomento in occasione del convegno *Shipping and the Law*, tenuto a Napoli, Michele Autuori, senior associate dello studio legale Watson Farley & Williams, ha specificato che «Unicredit e Intesa Sanpaolo, cui fanno capo crediti per 7 miliardi, sono state finora riluttanti a cedere a prezzi molto scontati i propri crediti al settore armatoriale». D'altro canto, invece, «gli hedge fund normalmente applicano uno sconto in media del 40% sul valore di libro dei crediti che intendono acquistare». Per questo motivo le due controparti si sono trovate spesso su posizioni distanti nella valutazione dei crediti, ma ciò non ha impedito ad alcuni investitori finanziari di fare un po' di shopping fra i gruppi armatoriali italiani negli anni scorsi: Goldman Sachs (per 206 milioni di dollari), Deutsche Bank (193 milioni), Bank of America Merrill Lynch (3,8 milioni) e Pillarstone Italy (281 milioni). In seguito alcuni di essi hanno anche sperimentato quali fossero i rischi di default di alcune società e quanto fosse difficile tentare di recuperare i propri crediti. A questo proposito l'avvocato

Registro internazionale, decide Bruxelles

Le modifiche previste al Registro internazionale delle navi per le unità ro-ro impiegate sulle rotte nazionali dovranno essere preventivamente autorizzate da Bruxelles. Le misure, fortemente volute da Fedarlinea e Onorato Armatori, e osteggiate invece da Confitarma e dal Gruppo Grimaldi, erano inserite in un decreto legislativo «di riordino delle disposizioni legislative vigenti in materia di incentivi fiscali, previdenziali e contributivi in favore delle imprese marittime» approvato ieri dal Consiglio dei ministri. Una nota di Palazzo Chigi spiega però che «l'efficacia delle misure introdotte è subordinata alla preventiva autorizzazione della Commissione Ue» e inoltre «è previsto uno specifico controllo degli effetti del provvedimento, al fine di introdurre eventuali correttivi». Infine è stato deciso un periodo transitorio di 18 mesi per la notifica e dare tempo al settore di adeguarsi alle misure, se autorizzate dalla Commissione. Sarà dunque Bruxelles l'arbitro ultimo nella battaglia navale che da mesi vede scontrarsi sulle linee di cabotaggio marittimo le società del gruppo Onorato Armatori (alleata ora con Grandi Navi Veloci) e il Gruppo Grimaldi.



Michele Autuori

Autuori ha dedicato parte dell'intervento proprio alle modalità di cessione degli npl anche alla luce delle recenti modifiche legislative apportate dal Decreto Legge 18/2016 e dal Decreto Legge 59/2016: «La prima novità legislativa riguarda l'introduzione di una garanzia statale (temporanea) denominata Garanzia sulla Cartolarizzazione (Gacs) del-

le Sofferenze, che può essere concessa nell'ambito di operazioni di cartolarizzazione, di cui all'articolo 1 della Legge 130/1999, di npl classificati come «sofferenze». Poi ha aggiunto: «Sono state inoltre apportate modifiche in materia di procedure di espropriazione forzata e di fallimento al fine di velocizzarne l'esito, ed è stata introdotta una nuova forma di

diritto reale di garanzia denominata «pegno mobiliare non possessorio», unitamente al cosiddetto «patto marciano», che per i finanziamenti garantiti da bene immobile, consente che questo, al verificarsi di determinate condizioni, passi nella proprietà del creditore in caso di inadempimento del mutuatario alle obbligazioni del contratto di finanziamento».

All'ultima assemblea della Confederazione Italiana Armatori tenutasi in settimana a Roma è stata ancora una volta sottolineata la «consolidata relazione» fra banche e armatori grazie alla quale c'è stato «un approccio sistemico ai processi di ristrutturazione finanziaria di molte imprese associate». Autuori ha ricordato ancora che «un'ampia maggioranza delle società di shipping in Italia, fatta eccezione per pochi armatori, è in ristrutturazione» e questa situazione, se considerata a livello globale visto che le shipping company straniere hanno gli stessi problemi, rischia paradossalmente di complicare la vita alle aziende in salute».

Il perché lo ha spiegato sempre a *Shipping and the Law* il presidente del Gruppo Giovani di Confitarma, Andrea Garolla, secondo il quale gli accordi di standstill o comunque il riscadenziamento dei prestiti concessi dalle banche consentono ad alcune aziende in ristrutturazione di operare sul mercato con un break-even inferiore a chi invece rispetta il piano di rimborso dei finanziamenti. Di fatto, dunque, un dumping che finisce per sfavorire le aziende virtuose. (riproduzione riservata)

WATSON FARLEY
&
WILLIAMS

SPECIALISTI IN SHIPPING FINANCE
E DIRITTO MARITTIMO

wfw.com/maritime

AMBURGO ATENE BANGKOK DUBAI FRANCOFORTE HONG KONG LONDRA MADRID MILANO MONACO NEW YORK PARIGI ROMA SINGAPORE

© Watson Farley & Williams 2016. Ogni riferimento a "Watson Farley & Williams" nella presente pagina indica Watson Farley & Williams LLP e/o studi ad esso affiliati.