

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Che cosa succederà ora a Moby?

Nicola Capuzzo · Thursday, March 5th, 2020

Moby, la compagnia di traghetti controllata dalla famiglia Onorato, è arrivata a un bivio. Di fronte a sé ha diverse strade da scegliere ma nessuna di queste sarà priva di ostacoli e difficoltà.

Con la fine di febbraio è [scaduto l'armistizio](#) (accordo di standstill) firmato con il gruppo di obbligazionisti rappresentato prevalentemente da hedge fund che hanno in mano più del 50% del bond da 300 milioni in scadenza nel 2023 e con cedola annuale del 7%. Cedola che la balena blu lo scorso mese non ha saldato (si parlava di circa 12 milioni di euro), così come non è stata rimborsata la rata annuale (50 milioni) del prestito concesso da un pool di banche guidato da Unicredit. A quanto si apprende i *bond holder* non hanno intenzione di rinnovare questo armistizio e le banche hanno finora concesso una moratoria *de facto* ma anch'esse non pazienteranno a lungo prima di muoversi.

A complicare la situazione è arrivata nei giorni scorsi la [decisione della Commissione Europea](#) sul caso degli aiuti di Stato per effetto della quale Moby [dovrebbe immediatamente saldare le due rate da 55 e 60 milioni di euro scadute nel 2016 e nel 2019](#) per e dovute per l'acquisto dell'ex compagnia pubblica avvenuto nel 2012.

I commissari di Tirrenia in Amministrazione Straordinaria hanno appena reso noto “il sequestro conservativo fino alla concorrenza di euro 55 milioni su tutti i beni, mobili o immobili, nonché i crediti di cui la Compagnia Italiana di Navigazione s.p.a. sia titolare”. Per questo hanno espresso “viva soddisfazione per il risultato conseguito a tutela della massa dei creditori di Tirrenia, alla luce della piena adesione alle tesi prospettate e alle richieste avanzate dall'amministrazione straordinaria”.

A ciò si aggiunga anche il [ricalcolo di una sanzione da parte dell'Autorità Antitrust](#) per un caso accertato di abuso di posizione dominante che in primo grado ammontava a 29 milioni di euro.

Il tutto in un quadro già di progressiva difficoltà finanziaria e nel quale Moby ha fatto sapere, a proposito delle due rate dovute a Tirrenia in Amministrazione Straordinaria per complessivi 115 milioni di euro, la propria “[piena disponibilità a ricercare una soluzione compatibile nell'ambito del percorso di risanamento in atto](#)”. Come dire: anche questa somma finisce nel calderone della ristrutturazione dei debiti con banche e obbligazionisti.

Quali dunque gli scenari possibili a questo punto?

La società di intelligence finanziaria Reorg Research ieri ha fatto sapere che gli obbligazionisti potrebbero a breve decidere di presentare una seconda istanza di insolvenza in tribunale dopo quella avviata senza successo lo scorso autunno. Secondo il Sole24Ore Onorato potrebbe cercare un cavaliere bianco che inietti liquidità nel gruppo e che lo aiuti a superare questa fase di difficoltà. MF-MilanoFinanza ha invece ipotizzato un ricorso alla procedura del concordato con riserva (o in bianco) che proteggerebbe la società da possibili attacchi da parte dei creditori. In ogni caso diventa sempre più urgente e inevitabile una procedura prevista dalla legge fallimentare per cercare di risanare le finanze del gruppo con un piano di ristrutturazione dell'attività e del debito a lungo termine. C'è poi un'altra ipotesi che alcune fonti suggeriscono a SHIPPING ITALY: vale a dire l'amministrazione straordinaria che in questo caso potrebbe essere giustificata soprattutto considerato il numero di occupati che a balena blu impiega (circa 5.000 marittimi).

Nei prossimi giorni sarà possibile avere un quadro più chiaro delle mosse che Vincenzo Onorato intenderà intraprendere. Nel frattempo c'è chi fa notare il curioso tempismo del riavvicinamento fra Gianluigi Aponte (patron di Msc, che controlla anche Grandi Navi Veloci e Snav) ed Emanuele Grimaldi (Grimaldi Group) in vista della prossima scadenza (a luglio) della convenzione pubblica attualmente affidata a Tirrenia Cin per il servizio di continuità territoriale marittima con le isole maggiori (72 milioni di euro ogni anno). Il Ministero dei trasporti procederà a rimettere a gara queste sovvenzioni, non è ancora chiaro se scorporando alcuni lotti o mantenendo l'assetto unico attuale, e sia Aponte che Grimaldi saranno sicuramente della partita. Moby, in queste condizioni, rischia di rimanere tagliata fuori.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Thursday, March 5th, 2020 at 2:12 pm and is filed under [Navi](#), [Senza categoria](#)

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