

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Ecco i due piani di Onorato per salvare Moby e Tirrenia Cin

Nicola Capuzzo · Wednesday, July 15th, 2020

Onorato Armatori sta lavorando a due soluzioni alternative per salvare Moby e Compagnia Italiana di Navigazione. Alla base di queste c'è un piano industriale affidato a Pricewaterhouse Coopers e relativo al quinquennio 2020-2024.

La prima soluzione, nell'ipotesi che nelle prossime settimane si completi il passaggio della divisione rimorchio portuale e Rimorchiatori Riuniti Panfido, prevede "la presentazione di una domanda per l'omologazione degli accordi di ristrutturazione che verranno conclusi con i principali creditori, sulla base di un piano che preveda un'anticipazione finanziaria dei proventi della cessione del suddetto ramo (rimorchio, *n.d.r.*) da utilizzare per lanciare un'eventuale offerta pubblica d'acquisto sulle obbligazioni emesse dalla società. Nei confronti dei bondholders che non dovessero accettare la proposta d'acquisto, così come degli istituti di credito, il piano dovrebbe prevedere il raggiungimento di accordi per il riscadenziamiento del debito in un arco temporale compatibile con i flussi di cassa generati dal business della società e con le dismissioni delle navi previste nel piano industriale".

La seconda soluzione che la famiglia Onorato, proprietaria della 'balena blu', intende mettere sul piatto dei creditori, è "la formulazione di una proposta di concordato preventivo basata sulla continuità aziendale, ai sensi dell'art.160, secondo comma legge fallimentare, fondata sul pagamento non integrale dei creditori assistiti da garanzia ipotecaria concessa sulle navi di proprietà della società (vale a dire banche e obbligazionisti, *n.d.r.*), in misura non inferiore a quella realizzabile sul ricavato di tali navi in caso di liquidazione, avuto riguardo al valore di mercato delle stesse attribuibile, come indicato nella perizia Bini. La proposta dovrebbe quindi prevedere il pagamento dei creditori ipotecari fino a capienza del valore delle navi su cui insiste l'ipoteca, nonché il pagamento integrale degli altri creditori privilegiati, e il pagamento parziale dei creditori chirografari, ivi inclusi i creditori ipotecari degradati, in un arco temporale di cinque anni".

Queste due "ipotesi di ristrutturazione attualmente allo studio", fra loro alternative, sono riportate all'interno dei ricorsi (uno per Moby e uno per Cin) ex art.161, sesto comma, legge fallimentare con cui le società hanno chiesto ([e ottenuto](#)) dal tribunale di Milano l'accesso al concordato preventivo. Il termine per la presentazione di una proposta definitiva di concordato o di una domanda di omologa di accordi di ristrutturazione dei debiti è stato fissato al 28 ottobre prossimo.

La nuova perizia di stima delle navi aggiorna i valori al ribasso

Dalla documentazione si evince che Moby e Cin hanno conferito al prof. Mauro Bini dell'Università Bocconi "il compito di predisporre una perizia di stima del valore di smobilizzo, alla data del 31 maggio 2020, delle 26 navi di proprietà del Gruppo Onorato su cui insistono garanzie concesse in favore dei principali creditori". A questo proposito sono state richieste valutazioni delle navi svolte da tre diversi broker: Brax, Simsonship ed Enrico Scolaro Shipbrokers.

Le risultanze sono le seguenti. In caso di liquidazione ordinata della flotta, il valore di smobilizzo delle navi ammonterebbe a circa 449 milioni di euro, di cui 174 milioni relativi a navi di Moby e 275 milioni a navi di Cin. In caso di liquidazione accelerata il valore di smobilizzo sarebbe di 304 milioni (123 milioni Moby e 180 milioni Cin). Nel caso infine di liquidazione forzata il valore di vendita si limiterebbe a 249 milioni, di cui 101 milioni riferibili alle navi Moby e 148 milioni a quelle di Cin.

In tutti e tre i casi le valutazioni sono più che dimezzate rispetto al miliardo di euro che pochi anni fa aveva stimato la società Unitramp di Napoli.

L'imminente cessione dei rimorchiatori a RR Panfido

Il ricorso ex art.161 comma 6 l.f. presentato da Moby e Cin al Tribunale di Milano rivela anche che la dismissione a terzi delle attività di rimorchio portuale controllate dal gruppo sono praticamente un affare già concordato e solo da portare a termine con Rimorchiatori Riuniti Panfido. Questo, nonostante recentemente fosse emerso [l'interesse di vari soggetti sia italiani che stranieri al compendio](#) ma evidentemente Onorato ha fretta di incassare per impiegare poi le risorse ottenute nel salvataggio delle società di traghetti.

"Moby ha da tempo avviato trattative per l'affitto e, anche sulla base di risultanze della Perizia Bini, per la successiva cessione del proprio ramo rimorchiatori al Gruppo Panfido" si legge. I termini dell'operazione in sintesi sono questi: costituzione di una newco che si chiamerà San Cataldo Spa, conferimento da parte di Moby del ramo aziendale rimorchiatori, affitto del ramo d'azienda per 12 mesi (rinnovabile per altri 12) con un canone annuo di 4,8 milioni di euro e infine cessione del ramo d'azienda a Panfido al prezzo complessivo di 73 milioni di euro. "Il perfezionamento dell'Operazione Rimorchiatori, attraverso il compimento degli atti sopradescritti, è subordinato alla previa autorizzazione degli organi della procedura" si legge sempre dalla documentazione depositata sul portale della Camera di commercio.

In stand-by la vendita della nave ro-ro Beniamino Carnevale

Lo scorso autunno indiscrezioni di mercato davano per venduta al prezzo di circa 12 milioni di euro la nave ro-ro Beniamino Carnevale destinata a una società nordeuropea (Unity Line e TT Line erano le maggiori indiziate). La cessione, però, ancora oggi non risulta andata a buon fine e la domanda di accesso al concordato presentata da Moby e da Cin ne spiega le ragioni. Questa "vendita – si legge nelle carte – per il protrarsi della negoziazione (fra Moby e le banche, *ndr*) e il ritardo degli istituti di credito nell'autorizzazione dell'operazione, svincolando la nave dalle garanzie sulla stessa concesse in loro favore, non è stata finalizzata nei termini ed entro le tempistiche originariamente ipotizzati". Tuttavia la società "ha continuato la trattativa per la cessione della Beniamino Carnevale e confida di portarla felicemente a termine in tempi rapidi, subordinatamente alla necessaria autorizzazione" del tribunale.

Le 9 navi sulle quali Tirrenia in Amministrazione Straordinaria ha ottenuto un sequestro

Come ormai noto Tirrenia in Amministrazione Straordinaria, la bad company che fa capo al Ministero dello Sviluppo economico creata quando Tirrenia venne ceduta a luglio del 2012 a Cin, ha chiesto e ottenuto dal tribunale di Roma due sequestri conservativi (su conti correnti e presso la Banca d’Italia per risorse del Ministero dei Trasporti) per i 115 milioni di euro che fino ad oggi non ha ricevuto e relative alle tre rate differite (2016, 2019, 2021 per complessivi 180 milioni) dovute per l’acquisto dell’ex compagnia pubblica.

Dopo l’ultimo vertice convocato dal Ministero dei trasporti all’indomani del sequestro di tali somme sui conti correnti di Cin, le parti in causa hanno trovato un accordo secondo il quale Moby riconosce il debito di 180 milioni, si impegna a non impugnare [il pronunciamento del 2 marzo scorso arrivato da Bruxelles sugli Aiuti di Stato](#) (per effetto del quale non ci sono più dubbi sull’obbligo di dover saldare le rate differite di 180 milioni) e la parti hanno concordato l’esecuzione di un sequestro sulle navi, “sul presupposto che le relative modalità esecutive consentano la possibilità di continuare a erogare i servizi di navigazione sulle diverse rotte esercitate dal Gruppo Onorato e, in particolare, il servizio pubblico fornito da Cin”.

I traghetti quindi oggetto di un primo sequestro da parte di Tirrenia in Amministrazione Straordinaria sono stati Nuraghes, Sharden, Janas, Athara, mentre successivamente sono stati oggetto di uguale provvedimento anche Bithia, Vincenzo Florio, Isola di Capraia, Raffaele Rubattino e Beniamino Carnevale. Praticamente tutta la flotta Tirrenia.

Per quel che riguarda la somma di 180 milioni dovuta da Moby per l’acquisto dell’ex Tirrenia pubblica tramite Cin “il credito sarà oggetto di della proposta di ristrutturazione, con riserva di procedere a una negoziazione rispetto al suo ammontare e ai tempi della sua liquidazione, che in ogni caso dovranno essere coerenti con quanto sarà previsto per il soddisfacimento dei creditori nell’ambito della più ampia operazione di ristrutturazione del Gruppo Onorato”.

Le cause della crisi e la concorrenza di Grimaldi

Un apposito paragrafo della domanda di ammissione al concordato in bianco da parte di Moby e Cin riporta “le cause della crisi” dove spicca il ruolo giocato dalla concorrenza sulle rote verso la Sardegna da parte del Gruppo Grimaldi.

“Nel corso degli ultimi anni, e in particolare tra il 2016 e il 2020, il mercato del settore passeggeri e merci relativo alle rotte servite dal Gruppo Onorato ha subito notevoli cambiamenti di scenario, in special modo con riferimento alle tratte verso la Sardegna e la Sicilia” è scritto nel documento. “A partire dal 2016, infatti, alcuni competitor hanno attivato delle rotte da e per la Sardegna (segnatamente le tratte Livorno – Cagliari e Livorno – Olbia), incrementando così la capacità di trasporto e l’offerta di stiva sulle tratte sarde. Negli anni successivi sono state attivate ulteriori rotte sulle quali le società del Gruppo Onorato erano già operative, tra cui la Civitavecchia – Olbia, la Genova – Porto Torres e la Genova – Olbia”. Il competitor in questione non viene mai esplicitamente menzionato ma quasi la totalità di queste nuove tratte è stata attivata da Grimaldi Group.

“Tale aumento di offerta ha prodotto un inevitabile decremento delle tariffe, dando così avvio, in alcuni casi, a una vera e propria corsa al ribasso dei listini tra i vari operatori, in particolare sul settore merci, cui il Gruppo Onorato, al fine di mantenere le proprie quote di mercato, ha dovuto far fronte attraverso un allineamento delle tariffe medie praticate sul mercato. [...] La circostanza che, a differenza delle altre compagnie di navigazione, le società del Gruppo Onorato fossero

gravate dall'obbligo di mantenere le rotte attive tutto l'anno, ha determinato un aggravio dell'effetto negativo derivante dalla riduzione dei ricavi medi registrati nel corso dell'estate”.

Le società controllate da Onorato aggiungono poi che, per mantenere le quote di mercato e rispondere alla competizione avviata sulle rotte da e per la Sardegna, “nel corso del 2017 si è reso quindi necessario ampliare le rotte verso la Sicilia nel settore merci”. Le nuove linee Genova – Catania – Malta e Napoli – Catania (nei primi mesi di quest’anno sospesa) hanno pesato sui conti del gruppo per il loro avviamento. Tutti questi fattori, sommati a un incremento del prezzo del bunker e dei costi portuali cui non ha fatto invece seguito un aumento delle tariffe e quindi dei ricavi, ha portato a una “conseguente riduzione dei margini di profitto su moltissime rotte”.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, July 15th, 2020 at 12:03 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.