

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Le due offerte poco convincenti che Moby e Cin hanno presentato ai creditori

Nicola Capuzzo · Tuesday, December 29th, 2020

In attesa di capire il tribunale di Milano come si pronuncerà di fronte alla richiesta di Moby e Cin di poter avere [un'ulteriore proroga dei termini per la presentazione di un piano concordatario o di un accordo con i creditori](#), emergono alcuni elementi sulle offerte che il gruppo della famiglia Onorato avrebbe sottoposto a obbligazionisti e istituti di credito. Come noto la compagnia della balena blu dallo scorso marzo è in default sui rimborsi del prestito obbligazionario in scadenza nel 2023 (300 milioni di euro) e sulle linee di credito concesse da un pool di banche (altri 260 milioni) con termine finale il 2021.

Secondo quanto riferiscono alcune fonti a SHIPPING ITALY le proposte che il gruppo guidato dall'amministratore delegato Achille Onorato avrebbe messo sul tavolo della negoziazione con i finanziatori sono due ed entrambe (almeno finora) non prevedono né inizi di capitale da parte degli attuali azionisti (la famiglia Onorato) né la disponibilità a diluire la propria quota di controllo sul gruppo. Due condizioni che da ormai un anno rendono molto complicate le trattative con il ceto creditizio, soprattutto con i rappresentanti di quel gruppo di obbligazionisti (molti dei quali sono fondi d'investimento) che invece si era detto disponibile a iniettare liquidità nel Gruppo Moby a fronte però di un controllo sulla governance e di una quota significativa di azioni della società.

Le opzioni prospettate da Moby ai creditori sarebbero queste. La prima, già emersa nelle scorse settimane, prevedrebbe il soddisfacimento dei crediti a circa il 30% del loro valore nominale, praticamente lo stesso prezzo a cui molti fondi speculativi hanno acquistato le obbligazioni dagli investitori originari. Una soluzione che non garantirebbe una plusvalenza soddisfacente per chi ha rilevato i bond sul mercato secondario.

La seconda ipotesi prospetterebbe invece un rimborso potenzialmente più elevato del credito, fino al 40-50% del valore nominale, attraverso il conferimento a una newco di alcune navi destinate poi a essere progressivamente cedute e il cui ricavato andrebbe appunto a soddisfare i crediti incagliati. Per gli obbligazionisti anche questa seconda proposta non appare però accettabile perché non contiene alcuna garanzia sulla reale percentuale di rimborso ottenibile ed è considerata troppo aleatoria. Molto infatti dipenderebbe dal prezzo effettivo di vendita dei traghetti nel corso dei prossimi anni.

Secondo quanto riportato da *IlSole24Ore*, inoltre, a Tirrenia in Amministrazione Straordinaria (di

fatto lo Stato Italiano essendo questa società la bad company sotto il controllo del Ministero dello Sviluppo economico) sarebbe poi stata prospettata la possibilità di un rimborso al 50% entro il 2025 del credito che oggi è di 120 milioni ma che in primavera salirà a 180 milioni di euro relativo alle rate differite e non pagate per l'acquisto dell'ex compagnia di navigazione pubblica Tirrenia nel 2012.

Una vera e propria partita a scacchi dove gli Onorato ancora una volta confidano sull'ulteriore proroga che il tribunale di Milano potrebbe concedere per prendere tempo e posticipare la presentazione del piano. In parallelo, intanto, il Ministero dei Trasporti è lentamente entrato nell'ultima fase dell'iter procedurale per l'assegnazione dei nuovi contributi pubblici per la continuità territoriale marittima con le isole che, salvo anche qui il caso di un'ulteriore proroga, dovrebbe definitivamente terminare il prossimo 28 febbraio dopo otto anni e mezzi di sovvenzioni pubbliche erogate proprio a Tirrenia Cin.



ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, December 29th, 2020 at 11:44 pm 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.