

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Una fideiussione e non navi a garanzia: la condizione per salvare Tirrenia Cin

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 9th, 2022

Nella giornata di ieri, martedì 8 marzo, ha avuto luogo un secondo incontro, dopo quella della scorsa settimana, fra i rappresentanti del Gruppo Moby e i commissari di Tirrenia in Amministrazione Straordinaria (la bad company controllata dal Ministero dello sviluppo economico) per entrare ancora più nei dettagli dell'ipotesi di salvataggio di Compagnia Italiana di Navigazione (e indirettamente di Moby) nell'ambito di un complesso concordato preventivo avviato da ormai quasi due anni presso il tribunale di Milano.

Il bandolo della matassa da sciogliere rimangono sempre le garanzie poste alla base della proposta concordataria messa sul piatto da Cin a parziale rimborso del debito da 180 milioni di euro derivante dal mancato pagamento di una parte del prezzo d'acquisto di Tirrenia avvenuto nel 2012.

Ancora recentemente Onorato Armatori, la holding che controlla Moby e indirettamente Cin, ha sottolineato di aver “raggiunto un importante accordo con la maggior parte dei propri creditori, in particolare con le banche e con i bondholder. Resta, purtroppo, ancora aperta la definizione del credito con Tirrenia in A.S. per 180 milioni di euro. Abbiamo offerto a Tirrenia in A.S. 144 milioni di euro. È, inoltre, da sottolineare che nonostante Tirrenia A.S. sia un creditore chirografario, quindi privo di qualsiasi garanzia reale sui beni della società, la scrivente ha offerto in garanzia ben quattro navi con ipoteca”.

Proprio su quest'ultimo dettaglio le parti ancora non hanno trovato un accordo: Tirrenia in Amministrazione Straordinaria ancora ieri ha chiesto che quel rimborso di 144 milioni (su 180) sia garantito da una fideiussione bancaria. Questo perchè il valore delle navi è soggettivo (frutto di perizie di consulenti) mentre una fideiussione garantirebbe un valore certo della somma che Cin si impegna a restituire nell'arco di cinque anni.

Il piano di rimborso proposto nell'ultima versione del piano concordatario prevede infatti per Tirrenia in A. S. una percentuale di recupero del credito pari all'80% in quattro rate: 23 milioni all'eventuale omologa del concordato, 10 milioni nel 2023, 10 milioni nel 2024 e 101 nel 2025. Per quei tre anni che separano l'eventuale omologa del concordato preventivo dal definitivo rimborso dell'ultima rata del piano di ristrutturazione finanziaria i commissari preferiscono garantire il credito con una fideiussione mentre per Onorato Armatori dovrebbero accontentarsi dell'ipoteca

(non esclusiva) su quattro traghetti.

Le parti si rivedranno domani (giovedì 10 marzo) mentre il termine ultimo concesso dal tribunale di Milano per arrivare a un'intesa fra le parti sarebbe il 31 marzo.

In caso di epilogo positivo della trattativa fra le parti rimarranno poi da risolvere i quattro elementi condizionanti del piano individuati dal tribunale di Milano a seguito dell'ultima udienza.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, March 9th, 2022 at 6:15 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.