

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Ecco come sarà la 'nuova' Moby post-concordato

Nicola Capuzzo · Monday, May 2nd, 2022

Come sarà la nuova Moby post-salvataggio? La risposta a questa domanda si trova nei due piani di ristrutturazione che Compagnia Italiana di Navigazione e Moby hanno depositato il 31 marzo scorso presso il tribunale di Milano e che SHIPPING ITALY ha potuto visionare.

Nelle circa 90 pagine (ciascuno) di questi documenti si trova conferma in primis del fatto che sarà “fino a 81 milioni di euro” l’aumento di capitale che Mediterranean Shipping Company S.A. (in proprio o per società da nominare) si è impegnata a sottoscrivere per diventare titolare di una partecipazione pari al 25% di Moby.

L’ingresso in scena di Gianluigi Aponte, patron di Msc appunto, consentirà quindi a Moby di recepire “l’aumento di capitale e la contestuale concessione del finanziamento ex 182 quater L.F. in favore di Cin per 59 milioni di euro, con effetto differenziale di 22 milioni di euro che rimarranno in Moby”. A Tirrenia in Amministrazione Straordinaria è stata presentata un’offerta “saldo e stralcio per complessivi 82 milioni di euro (inclusa la transazione di tutti i contenziosi)”. Più in dettaglio, quindi, il **pagamento differito (e stralciato del 45,5%) a Tirrenia in A.S.** del credito originariamente pari a 180 milioni “perverrà da fonti esterne (59 milioni di euro da Moby e 23 milioni da ShipCo)”. Non solo: Moby precisa che “con il venir meno del pagamento differito a Tirrenia in A.S. la società avrà la possibilità di non trasferire due motonavi originariamente previste nella ShipCo (**Sharden e Raffaele Rubattino**)” anche se su questi due asset insisterà un’ipoteca di primo grado in favore dei creditori di ShipCo. Il saldo e stralcio del credito con la bad company di Tirrenia nata nel 2012 quando l’ex compagnia di navigazione pubblica venne ceduta alla ‘balena blu’ prevede per la ShipCo: “a) una diminuzione dei flussi dovuti a terzi per 121 milioni di euro; b) un incremento del patrimonio del fondo tra 20 e 40 milioni di euro; c) un complessivo incremento dei valori a garanzia dei creditori (*security package*) per 121 milioni di euro”.

Il riassunto e la descrizione dell’operazione di salvataggio finanziario di Moby ricorda poi che gli 81 milioni di euro messi sul piatto da Msc “superano e sostituiscono” i **6 milioni che Onorato Armatori si era impegnata nei mesi scorsi a iniettare nel gruppo** e conferma anche il fatto che “Cin riceverà dalla società veicolo ShipCo 23 milioni a titolo di contribuzione nel più generale contesto di assegnazioni delle motonavi”. Oltre a ciò viene precisato che “a seguito dell’esecuzione dei concordati **si procederà con la fusione di Moby e Cin**, contestuale estinzione del finanziamento tramite confusione delle masse”.

Venendo alla descrizione della struttura societaria della ‘balena blu’ post-operazione di ristrutturazione, nel documento si legge che “il nuovo piano concordatario di Moby e Cin si concluderà entro la fine del 2022 mentre la restante parte dell’operazione, che consentirà il pagamento delle passività verso istituti di credito, bondholder e assunte dalla Shipco (oltre che il rimborso della nuova finanza), vedrà coinvolte OpCo (l’attuale Moby, ndr) e ShipCo, società autonome, con azionisti diversi, legate principalmente dal rapporto di noleggio e dagli accordi per il riacquisto della flotta entro il 2025”.

**Istituti di credito e obbligazionisti “vedranno soddisfatto il loro credito nella misura del 63,6% oltre interessi al 3% mediante i flussi di cassa generati”** dalla società operativa Moby (OpCo) e dalla società proprietaria dei traghetti (ShipCo). OpCo “verserà noleggi in favore di ShipCo per complessivi 55,6 milioni di euro, oltre al rimborso dei crediti per 112,8 milioni. Infine – si legge sempre nel piano – **al 2025 procederà al riacquisto delle navi** mediante il rifinanziamento che si baserà su un prezzo di riacquisto pari a 220 milioni di euro e che tuttavia insisteranno su una società completamente esdebitata e capace di generare, a quella data, un Ebitda di circa 100 milioni di euro”. La ShipCo, oltre a incamerare i flussi finanziari da Moby per i noleggi, “**venderà alla fine del 2022 le navi Janas e Bithia** per un valore complessivamente pari a 65 milioni di euro **e nel 2023 la nave Athara** per 37 milioni di euro”. I creditori della ShipCo saranno anche tutelati in caso di mancato adempimento del piano attraverso la “possibilità di vendere sul mercato le navi e di esercitare le garanzie ottenute, fra cui il **pegno del 75% delle azioni della OpCo (Moby, ndr) detenute da Onorato Armatori**”.

In conclusione, quindi, con quest’ultima versione del piano concordatario di Moby e di Cin presentata al tribunale di Milano e sulla quale dovranno esprimersi le adunanze dei creditori a fine giugno, i rimborsi previsti dei debiti saranno i seguenti: a Tirrenia in A.S. andrà il 45,5% dei 180 milioni dovuti mentre a istituti di credito e bondholder almeno il 63,6% in caso di mancata erogazione di nuova finanza (diversamente potranno recuperare fino al 100% del credito originario mediante l’emissione di strumenti finanziari partecipativi).

Infine, come già riportato, il piano concordatario di Moby presuppone “la **dismissione di asset ritenuti non core e non funzionali al piano industriale** elaborato dal management, fra cui in particolare: **il ramo rimorchiatori** (valore 50 milioni di euro nel 2022), le navi **Moby Corse** (2,9 milioni) nel 2022, **Moby Zaza** (4,8 milioni nel 2022) e **Giuseppe SA** (2 milioni nel 2022), l’immobile in Piazza San Babila 5 a Milano (valore 4,8 milioni) e l’immobile a Olbia in corso Umberto I n.123 (valore 1,3 milioni)”. Il ro-ro Giuseppe SA è stato in realtà **già venduto per 4,6 milioni di euro**.

A proposito infine dei due nuovi traghetti commissionati al cantiere cinese Gsi di Guangzhou e attesi nel 2022 e nel 2023, nel documento riassuntivo sul piano concordatario non si trova più menzione del fatto che questi contratti (di leasing e noleggio a scafo nudo) saranno conferiti nel perimetro di Moby (o della ShipCo) trasferendoli dalla società Fratelli Onorato Armatori che li detiene da quando la commessa venne firmata. A precisa richiesta di chiarimenti su questo aspetto la società della famiglia Onorato si è limitata a far sapere a SHIPPING ITALY che i traghetti Moby Fantasy e Moby Legacy “saranno operativi sulla Livorno – Olbia dal 2023 come già anticipato”.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

---

This entry was posted on Monday, May 2nd, 2022 at 6:13 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.