

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Msc ha già versato 150 Mln per salire direttamente al 49% di Moby

Nicola Capuzzo · Wednesday, August 24th, 2022

Quella che a inizio giugno appariva solo come una possibilità, a fine luglio è diventata già realtà: il Gruppo Msc di Gianluigi Aponte, non appena il concordato preventivo sarà omologato dal tribunale di Milano, entrerà in Moby non con una quota solo del 25% ma direttamente del 49%. Alcuni atti ufficiali che SHIPPING ITALY ha potuto consultare confermano infatti che già metà luglio il colosso ginevrino (che in Italia controlla anche Grandi Navi Veloci), presso lo studio del notaio Igor Gregorini di Roma, si è impegnato a sottoscrivere ed effettuare un aumento di capitale in Moby per 150 milioni di euro. Dunque non solo gli 82 milioni destinati al saldo e stralcio con Tirrenia in Amministrazione Straordinaria (a fronte del quale era stato previsto un ingresso di Msc nel capitale della ‘balena blu’ con una quota del 25%) ma anche gli ulteriori 68 milioni che consentiranno al gruppo fondato da Gianluigi Aponte di entrare direttamente al 49% in Moby.

Questa possibilità, [come rivelato del nostro giornale già due mesi fa](#), emerge da una nuova versione (datata inizio giugno) degli impegni assunti da Msc in data 31 marzo 2022 e successivamente integrati con una lettera datata 3 giugno. L’aggiornamento del piano di salvataggio concordato fra Gianluigi Aponte e Vincenzo Onorato prevede che il primo possa evitare anche la vendita del business dei rimorchiatori (attivi in Sardegna) e che possa anche sostituirsi alla società cinese di leasing Icbc nell’acquisto e successivo noleggio dei due nuovi traghetti in costruzione per Moby presso il cantiere Gsi.

Il tribunale di Milano ha fissata per il prossimo 29 settembre l’udienza per l’omologa dei piani concordatari di Moby e della controllata Compagnia Italiana di navigazione dopo che tra fine Giugno e metà Luglio le rispettive adunanze dei creditori avevano espresso a larga maggioranza parere favorevole alle ristrutturazioni dei debiti proposte.

Come ricordato da [BeBeez](#) l’omologa dei due piani concordatari di Moby e Cin è condizione necessaria perché divenga efficace anche l’Accordo paraconcordatario firmato lo scorso 14 luglio, che prevede il rimborso degli obbligazionisti e dei finanziatori senior, una volta che siano stati eseguiti i due piani concordatari. L’accordo paraconcordatario è stato siglato da Moby e Cin, dalla holding Onorato Armatori srl, dall’armatore Vincenzo Onorato, dall’Ad Hoc Group (AHG – composto da Aptior Capital Master Fund, BlueBay Asset Management, Cheyne European Strategic Value Fund e System 2 Master Fund), obbligazionisti del bond da 300 milioni di euro a scadenza 2023 e cedola 7,75%, quotato alla Borsa del Lussemburgo; dalle altre istituzioni finanziarie

obbligazioniste dello stesso bond; dalle istituzioni finanziarie senior (AMCO, Banco BPM, Kerdos spv (Prelios), Unicredit, Goldman Sachs International); dalle banche underwriter di nuova finanza che verrà erogata attraverso una spv di cartolarizzazione; e da Banca Finint e Finint Investments sgr, rispettivamente nel ruolo di retainer della cartolarizzazione e di gestore di un nuovo fondo chiuso a cui sarà apportata gran parte della flotta di Moby e Cin (la ShipCo di cui sopra).

L'operazione prevederà: i) la costituzione di un fondo chiuso (ShipCo); ii) la cessione da Moby e CIN a ShipCo della maggior parte della loro flotta (9 navi per 333,5 milioni di euro), in cambio della fornitura di nuova finanza e l'assunzione di debiti; iii) la fusione di Moby e CIN (OpCo); iv) il noleggio da ShipCo a OpCo della flotta acquistata e la vendita di alcune navi tra il 2022 e il 2025; v) il riacquisto (a determinate condizioni) della rimanente flotta da parte di OpCo entro il 2025.

I debiti finanziari del gruppo ammontano complessivamente a circa 664 milioni di euro, di cui 320 milioni di euro dovuti come detto agli obbligazionisti (inclusi gli interessi), 180 milioni allo Stato e altri 163 milioni alle banche. Questi debiti saranno cancellati, rispettivamente, per circa 59 milioni, 117 milioni e 98 milioni. Soltanto il debito verso Tirrenia in A.S. sarà come detto rimborsato al 40% per 82 milioni, mentre il debito rimanente delle banche (circa 104 milioni) e dei bondholder (circa 204 milioni) sarà rifinanziato come junior debt.

Sempre BeBeez ricostruisce i dettagli finanziari dell'operazione spiegando che è prevista poi l'erogazione di nuova finanza senior per 63,2 milioni di euro da parte dei bondholder dell'AHG, alcune banche e Banca Finint ed è prevista inoltre la possibilità per i sottoscrittori della nuova finanza di elevare al rango senior sino a 60 milioni di euro dei loro crediti pregressi, il tutto con cedola cash del 7% all'anno e cedola PIK del 5% da pagare a scadenza al 2025. I finanziatori della nuova finanza riceveranno inoltre degli strumenti finanziari partecipativi (SFP) per un valore minimo di 25 milioni di euro e che, nel caso di qualsiasi sovraperformance, potrebbero consentire il pieno recupero dei crediti vantati in sede di concordato. In ogni caso, al termine dell'operazione, il debito finanziario complessivo del gruppo sarà composto da 123,2 milioni di senior debt e da 307,6 milioni di junior debt. Considerando poi l'aumento di capitale da parte di MSC, a fine operazione il debito finanziario netto del gruppo sarà di circa 316 milioni.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

Salvataggio Moby: Msc potrà salire al 49% e inglobare navi cinesi e rimorchiatori

This entry was posted on Wednesday, August 24th, 2022 at 8:30 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.

