

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Respinto anche l'ultimo attacco di Grimaldi contro l'omologa del concordato preventivo di Moby

Nicola Capuzzo · Friday, May 5th, 2023

Moby ha annunciato che “con Decreto emesso in data odierna, 5 maggio, la Corte d’Appello di Milano ha rigettato l’unica azione di opposizione promossa da Grimaldi Euromed Spa confermando l’omologazione del concordato preventivo di Moby e Compagnia Italiana di Navigazione (Cin) già raggiunta con Decreto del Tribunale di Milano emesso il 24 novembre 2022”.

La nota della ‘balena blu’ aggiunge che “ancora una volta gli Organi di Giustizia hanno chiarito e accolto tutte le difese avanzate da Moby e Cin, rigettando in toto le pretese del concorrente Grimaldi che, negli anni, ha capziosamente e infondatamente ostacolato e rallentato il processo di ristrutturazione delle società del Gruppo Moby attraverso azioni volte ad impedire la prosecuzione del piano concordatario approvato con il voto favorevole di circa il 90% dei creditori Moby e già omologato dal Tribunale di Milano il 24 novembre 2022”.

La Corte d’Appello anche in questa occasione ha condannato Grimaldi al pagamento delle spese processuali in favore di Moby e Cin.

“Contro il comportamento pretestuoso e scorretto di Grimaldi” la società controllata da Vincenzo Onorato (e nella quale si appresta ora a entrare al 49% il Gruppo Msc di Gianluigi Aponte) “riserva di tutelarsi nelle opportune sedi e con ogni azione legale volta a difendere il proprio piano di ristrutturazione e l’operato dei propri collaboratori”.

Questo procacciamento dovrebbe a questo punto aprire definitivamente le porte del salvataggio per il gruppo Moby, nel quale la Msc di Gianluigi Aponte entrerà con una quota pari al 49% non appena il concordato preventivo sarà omologato dal tribunale di Milano. Già a metà luglio dello scorso anno il colosso ginevrino (che in Italia controlla anche Grandi Navi Veloci), presso lo studio del notaio Igor Gregorini di Roma, si era impegnato a sottoscrivere ed effettuare un aumento di capitale in Moby per 150 milioni di euro. Una cifra che inizialmente doveva essere limitata a 82 milioni di euro utili per l’accordo di saldo e stralcio con Tirrenia in Amministrazione Straordinaria (a fronte di un debito i 180 milioni sorto con l’acquisto dell’ex compagnia pubblica Tirrenia nel 2012).

L’ultimo aggiornamento del piano di salvataggio concordato fra Gianluigi Aponte e Vincenzo

Onorato prevede che il primo possa evitare 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 ordinati e costruiti in Cina dal cantiere Gsi per Moby.

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.

BeBeez aveva ricostruito 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

This entry was posted on Friday, May 5th, 2023 at 5:53 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.