

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Nell'ultimo bilancio di Moby tutti i numeri e i contenziosi della società salvata da Msc

Nicola Capuzzo · Wednesday, January 22nd, 2025

In ritardo per via della ristrutturazione finanziaria e del concordato preventivo definitivamente chiusi dodici mesi fa, Moby ha depositato il proprio **bilancio 2023** che mostra il primo esercizio in utile dopo anni di perdite consistenti. L'utile netto, "essenzialmente da attribuire all'assestamento di valori intervenuto", risulta essere di 371.000.720 euro ed è stato riportato a nuovo. Larga parte del 'merito' va agli effetti della procedura di concordato preventivo conclusa in data 19 gennaio 2024 e grazie alla quale sono stati registrati stralci di debiti concordatari pari a circa 285 milioni di euro. I ricavi di Moby nel 2023 sono saliti a 242 milioni di euro (dai 211 milioni dell'esercizio precedente) mentre l'Ebitda è tornato in positivo per quasi 8 milioni di euro (dai 26 milioni in negativo del 2022).

Nonostante il verbale di assemblea e la relazione sulla gestione siano stati completamente 'oscurati', i numeri e le informazioni riportate nella prima parte del documento offrono comunque un quadro piuttosto chiaro e aggiornamenti rilevanti sullo stato di salute dell'azienda controllata al 51% dalla famiglia Onorato e partecipato al 49% dalla lussemburghese Sas Shipping Agencies Services Sàr che fa capo a Msc.

A proposito del **salvataggio di Moby da parte di Gianluigi Aponte**, nel documento si ricorda che il 5 luglio 2023 l'assemblea straordinaria della società aveva deliberato un aumento di capitale costato a Msc 150 milioni di euro. A questi soldi Aponte ha aggiunto poi un altro finanziamento ponte da 243 milioni di euro "propedeutico all'integrale soddisfacimento dei creditori finanziari (banche e bondholder) e dell'unico creditore finanziario di Cin (Tirrenia in Amministrazione straordinaria) in via anticipata rispetto a quanto originariamente previsto nell'accordo paraconcordatario firmato con gli stessi creditori finanziari". Nel bilancio 2023 si legge poi che il finanziamento concesso da Sas, "della durata di 12 mesi e con scadenza il 6 dicembre 2024, verrà restituito da Moby in parte tramite la cessione di alcuni asset ritenuti non più strategici per il gruppo e in parte mediante la provvista derivante da nuovi finanziamenti bancari".

Sempre a proposito del **finanziamento Shipping Agencies Services Sarl** il pagamento dei creditori finanziari concordatari è stato reso possibile dal prestito di 243 milioni "congiuntamente – è specificato – al versamento da parte della società Cml (Conglomerate Maritime Limited, società facente capo al Gruppo Msc) di un deposito per 105 milioni di euro a fronte della cessione di due unità navali della controllata Cin (Moby Vinci e Sharden)". Oltre a ciò il rimborso del prestito

ponte prevede “la vendita di ulteriori assets e del ramo rimorchiatori” che nei giorni scorsi ha mosso alcuni passi avanti [con il conferimento delle attività alla newco Rimorchiatori Sardi](#).

Questo programma ha subito un rallentamento dei tempi previsti. “Il complesso e impegnativo contenzioso con i proprietari delle due ‘navi tedesche’ (Alf Pollak e Maria Grazia Onorato, *ndr*), che ha assorbito anche buona parte del corrente esercizio (2023, *ndr*) ha ritardato le operazioni” spiega la ‘balena blu’. Precisando che “sono in corso interlocuzioni, sia con Sas che con primari intermediari finanziari, per realizzare non appena possibile la prevista modifica dei canali di finanziamento, Moby poi fa sapere: “È in avanzata fase di elaborazione il piano 2025-2028 che definirà il quadro del futuro assetto finanziario”.

Il paragrafo relativo all’**andamento gestionale dei risultati 2024** spiega che l’esercizio scorso “registra una variazione negativa rispetto alle aspettative. Questo scostamento è attribuibile a molteplici fattori che hanno influenzato il risultato economico”. Uno di questi è stata l’introduzione dell’Ets e, sul fronte dei costi strutturali, l’azienda menziona anche “un ritardo nell’attuazione di alcune iniziative (che) ha comportato un aumento delle spese rispetto alle previsioni, anche a causa dello slittamento della fusione tra Moby e la sua controllata Cin che avrebbe generato notevoli efficienze e *cost savings*”. Per ciò che riguarda le prospettive future, “la società considera ragionevole prevedere un miglioramento delle performance, principalmente grazie all’efficientamento della flotta che dovrebbe permettere di ridurre i costi di gestione, con un impatto positivo sul conto economico”.

Il capitolo dedicato al **contenzioso con la società proprietaria della unità ro-ro Alf Pollak e Maria Grazia Onorato** rivela che a marzo 2024 “è stata emessa una sentenza che ha ordinato la riconsegna delle navi e la cancellazione dal registro italiano [...] confermando l’ordine di pagamento imposto a F.lli Onorato Armatori Srl per complessivi euro 75,9 milioni oltre interessi e oneri, maturati alla data di riferimento, per il mancato rilascio delle navi”. Nei mesi seguenti avvennero i sequestri della Maria Grazia Onorato nel porto di Sete e della Moby Ale 2 ad Ajaccio. Un’ulteriore contenzioso era stato poi depositato a Malta ma le parti erano arrivate a un accordo firmato in data 13 luglio 2024 che, oltre a definire il rilascio dei traghetti sequestrati e la rinuncia alle connesse pretese, ha previsto “il pagamento, in solido con la controllata Cin, di 4 milioni di euro agli *owners*, di cui 1,2 milioni è stato versato alla consegna delle navi e il successivo importo da versarsi, con cadenza semestrale, nel termine di 4 anni dalla sottoscrizione del Settlement Agreement stesso”.

Sempre **a proposito di contenziosi un altro paragrafo è dedicato a quello con Grimaldi Euromed**. Nel bilancio è così ricostruita la vicenda: “In data 12 aprile 2022 Grimaldi Euromed Spa ha notificato a Moby e Cin [un atto di citazione presso il Tribunale di Milano](#) per chiedere a quest’ultime, in via solidale, la somma di 147.209.642 euro quale ristoro per l’asserito danno che sarebbe derivato dalle condotte poste in essere dalle convenute, per come accertate dall’Agcm nel caso A487 e confermate (sia pure solo in parte) dal Tar e dal Consiglio di Stato. [...] I legali che forniscono supporto alla società ritengono ‘possibile’ una soccombenza, per un importo stimabile all’interno di un range che va da un minimo di 2,6 milioni fino a un massimo di 3,3 milioni di euro, soggetti a falcidia concordataria (70%), la società, pertanto, ritiene di non dover appostare ulteriori fondi in bilancio 2023 per rischi potenziali. La prossima udienza è stata fissata nel gennaio 2026”.

Un altro paragrafo del bilancio di Moby è stato intitolato **“operazioni navi cinesi”** e riguarda l’ingresso in flotta nel 2023 dei due nuovi ro-pax Moby Fantasy e Moby Legacy per i quali sono stati sottoscritti contratti di leasing con una società facente parte del gruppo China State

Shipbuilding Corporation (Cssc). “La struttura degli accordi raggiunti – si legge – prevede che, a fronte di un finanziamento fino a euro 78 milioni, pari a 66% del valore di ciascuna nave, contestualmente alla consegna da parte del cantiere cinese, si realizzi la vendita da F.Ili Onorato Armatori rispettivamente alle società Fortune Ropax I Shipping Ltd e Fortune Ropax II Shipping Ltd.”. Quest’ultime hanno acquistato la proprietà delle nuove navi “per l’importo almeno pari ad almeno euro 119 milioni o al maggior importo inclusivo di extra costi, come nel caso della Moby Legacy”. Le due finanziarie hanno concesso le nuove ro-pax in noleggio alla F.Ili Onorato Armatori “mediante la sottoscrizione per ognuna di un Bareboat Charter Agreement della durata di 10 anni, con facoltà da parte di F.Ili Onorato Armatori, inter alia, di esercitare un’opzione d’acquisto anticipato, a partire dal terzo anno dalla data di consegna della nave”. Ciascun traghetto è stato poi ‘girato’ in sub bare boat charter a Moby.

Cancellato invece, per “mancata prosecuzione di interesse da parte del soggetto finanziatore”, l’accordo di leasing che F.Ili Onorato Armatori, Moby e Onorato Armatori avevano firmato nel 2018 con due società del Gruppo Icbc.

Tra gli impegni futuri di Moby, in relazione all’acquisizione di **Toremar** avvenuto a inizio 2012 per complessivi 11,7 milioni di euro, risulta anche “il prezzo differito concordato il cui obbligo di pagamento è sottoposto a condizione sospensiva del soddisfacimento del credito che Toremar Spa vanta verso Tirrenia in A.S., pari a 9,77 milioni di euro. In particolare, il contratto di cessione quote prevedeva che, qualora tale credito fosse stato riscosso, i relativi flussi avrebbero dovuto essere retrocessi alla regione Toscana. Poiché la controllata (Toremar, *ndr*) ha valutato come improbabile l’incasso del credito, che nel bilancio 2019 è stato interamente svalutato, Moby ritiene improbabile l’eventualità di dover in futuro pagare il prezzo differito residuo (pari a 9.772 migliaia di euro)”.

A proposito dei fatti di rilievo avvenuti dopo la chiusura dell’esercizio 2023, il gruppo guidato da Achille Onorato elenca tutta una serie di **dismissioni di naviglio** portate a termine negli ultimi mesi: a febbraio 2024 è stata venduta la nave Pietro Manunta alla società Salem Al Makrani Cargo co di Dubai per 7,7 milioni di euro, nello stesso periodo il Moby Vincent è passato alla liberiana Ship Recycling Investments Inc. per demolizione presso il cantiere SOK Denizcilik and Ticaret Limited Sti con sede in Turchia per 2,2 milioni di dollari, a settembre scorso il Bastia è passato ad Alilauro Gruson per 854 mila euro, il Moby Corse alla società Ferry Med Srl per 6,2 milioni di euro e il Moby Ale anch’esso alla Ship recycling Investments Inc per 873 mila euro.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

**SHIPPING ITALY E’ ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

I rimorchiatori di Moby conferiti a una newco e pronti a passare nelle mani di Msc

This entry was posted on Wednesday, January 22nd, 2025 at 1:13 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.

