

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Tutte le rinunce a cui sarà costretto Vincenzo Onorato

Nicola Capuzzo · Sunday, April 5th, 2020

A quasi otto anni di distanza dall'acquisizione dell'ex compagnia pubblica Tirrenia, e a meno di cinque anni dalla battaglia navale senza esclusione di colpi innescata con il Gruppo Grimaldi, per Vincenzo Onorato, patron di Moby, è arrivato il tempo dei compromessi e delle rinunce sulla scorta di risultati finanziari che col tempo sono andati progressivamente peggiorando per la sua balena blu. Fino al [default del mese scorso sul rimborso delle cedola del bond e della quota capitale di prestito](#) dovute agli obbligazionisti e alle banche. Una condizione in cui l'esperto armatore partenopeo si vede costretto a **rinunce sempre più importanti**.

L'ultima in ordine di tempo, di appena pochi giorni fa, è stata l'accettazione di **non ricorrere contro il pronunciamento della Commissione Europea** concordata con i Commissari straordinari di Tirrenia per ottenere in cambio il trasferimento del sequestro conservativo fino a 55 milioni di euro dai conti correnti di Compagnia Italiana di Navigazione agli asset (le navi). Senza questa azione Tirrenia Cin non sarebbe stata in grado di proseguire l'attività e infatti [aveva stoppato tutti i suoi collegamenti](#). Onorato ha dovuto accettare questa condizione che renderà il gruppo obbligato senza ulteriori indugi a saldare a Tirrenia in Amministrazione straordinaria anche il resto del prezzo ancora non pagato (una seconda rata da 60 milioni era scaduta nel 2019 e una terza da 65 milioni scadrà nel 2021).

A queste condizioni, però, Tirrenia e il Gruppo Moby rischiano di rimanere completamente a bocca asciutta nella **prossima gara pubblica per l'assegnazione dei contributi pubblici destinati alla continuità territoriale marittima** (finora valeva 72 milioni di euro annui) che il Ministero dei trasporti dovrebbe bandire entro la scadenza di metà luglio. Complice l'emergenza Coronavirus e una procedura che già risultava in ritardo, questa gara è quasi scontato che da metà estate verrà assegnata a fine anno e per Onorato l'impossibilità ad aggiudicarsi rote in convenzione potrebbe essere una seconda rinuncia significativa (lui che, oltre a quelle di Tirrenia, riceve anche quelle per Toremar sui collegamenti fra l'isola d'Elba e il continente).

Il numero uno di Moby ha poi deciso di **rinunciare ai suoi due giornali**: il Corriere Elbano è stato chiuso pochi mesi fa, mentre Sardinia Post ha annunciato nei giorni scorsi la cassa integrazione per i suoi 7 giornalisti nella speranza che nel frattempo vada a buon fine la cessione della testata sarda da Onorato al gruppo Defendini.

A proposito delle isole, l'armatore di Mascalzone Latino ha dovuto rinunciare dapprima al suo

strapotere nei collegamenti merci e passeggeri da e per la Sardegna, dominio interrotto dall'invasione di campo attuata da Grimaldi Group nel 2015 con una prima linea fra la Livorno e Olbia. Questa è stata l'azione che ha innescato la battaglia commerciale e politica fra i due gruppi combattuta nel corso degli ultimi anni. Lo scorso autunno Emanuele Grimaldi, amministratore delegato dell'omonimo gruppo armatoriale, celebrava il raggiungimento in Sardegna di una quota di mercato salita in un anno dal 35 al 57%, mentre i passeggeri trasportati erano aumentati di 110.000 unità negli ultimi dodici mesi. Pochi mesi fa nei suoi documenti finanziari Moby riportava una quota di mercato sulla Sardegna scesa nel business delle merci al 65% e nei passeggeri al 61%.

Discorso simile vale per le **rotte con la Sicilia** dove Moby, tramite Tirrenia Cin, aveva lanciato la sua controffensiva per intaccare lo strapotere di Grimaldi, missione che in parte era riuscita ma non è stata del tutto completata. Recentemente è stata infatti chiusa la linea Catania – Napoli (nata in concorrenza a quella di Grimaldi fra Catania e Salerno), mentre per alcuni giorni sono stati sospesi i collegamenti in convenzione, con immediata risposta di Grimaldi che ne ha approfittato [per inserire una seconda nave fra Palermo e Salerno](#). Sempre secondo quanto riportato nelle sue ultime relazioni trimestrali, Tirrenia sulle rotte cargo era arrivata a controllare un market share del 22% nel 2018 (dal 17% del 2017).

A proposito delle **due moderne navi ro-ro (Alf Pollak e Maria Grazia Onorato)** impiegate proprio sulla linea fra Genova, Livorno, Catania e Malta, queste potrebbero rappresentare un'altra delle rinunce a cui sarà costretto Vincenzo Onorato. In [una replica a un articolo del Corriere della Sera](#), il numero uno di Moby aveva infatti recentemente ammesso che l'inserimento di queste due navi (prese a noleggio a scafo nudo da Siem) all'interno del perimetro di Moby avrebbe potuto rappresentare una delle prime concessioni agli obbligazionisti nell'ambito del piano di ristrutturazione finanziaria della società. Ad oggi, infatti, queste due navi risultano sub-noleggiate (con profitto) dalla società di famiglia Fratelli Onorato Armatori (controllate dai figli Alessandro e Achille Onorato) a Tirrenia Cin. I creditori vorrebbero che entrassero direttamente a far parte del Gruppo Moby.

C'è poi la rinuncia ai **marittimi italiani, la cui occupazione** negli ultimi anni è stata strenuamente difesa da Onorato e che in queste settimane, a causa dell'emergenza Coronavirus che ha azzerato le entrate derivanti dal business passeggeri, vengono sbarcati dai traghetti del gruppo dopo [il via libera del Corpo delle Capitanerie di Porto a ridurre le tabelle d'armamento per alcuni mesi](#).

Così come pare **dovrà fare a meno anche del supporto del collega e alleato Gianluigi Aponte**, numero uno di Msc e di Grandi Navi Veloci, che fino alla scorsa estate rappresentava il suo principale alleato nella battaglia navale contro Grimaldi mentre oggi, secondo indiscrezioni e indizi più o meno evidenti, vedrebbe i due armatori fra loro molto distanti. Prova ne è anche la scelta dei due gruppi di separare le proprie strade anche riguardo ai nuovi ordini di navi ro-pax presso il cantiere cinese Gsi annunciati congiuntamente nel febbraio 2018. L'anno scorso la Onorato Armatori (formalmente non Moby dunque, a cui dovrebbero essere poi sub-noleggiate) aveva confermato la costruzione delle prime due navi mentre Aponte aveva preannunciato che il suo gruppo aveva messo in stand-by l'investimento. Al momento non è chiaro se anche queste nuove costruzioni entreranno nella lista delle rinunce di Onorato.

Resta infine da capire **che ne sarà del Gruppo Moby** alle prese con una difficile situazione finanziaria, di come e chi lo salverà, e a quali condizioni. Indiscrezioni di stampa dall'estero recentemente riferivano di una [richiesta da parte degli obbligazionisti finalizzata a richiedere un passo indietro sulla governance all'attuale top management](#), così come non si può escludere,

nell'ipotesi più estrema, un ridimensionamento della famiglia Onorato nell'assetto azionario della balena blu. E questa sarebbe indubbiamente la rinuncia più dolorosa per Vincenzo Onorato se davvero dovesse concretizzarsi.

Nicola Capuzzo

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, April 5th, 2020 at 5:14 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Senza categoria](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.