

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Msc (e Moby) vs. Grimaldi: sarà un duello o un duopolio?

Nicola Capuzzo · Friday, March 25th, 2022

L'annuncio da parte del Gruppo Msc di voler entrare con una partecipazione di minoranza (pare del 25%) in Moby Spa al fine di "saldare Tirrenia in A.S." e "consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby" anche "nell'interesse dei suoi 6.000 lavoratori" si candida certamente a essere una delle notizie dell'anno. La comunicazione ha sorpresa tutti sul mercato ed è arrivata a meno di una settimana dall'ultimatum fissato al 31 marzo dal tribunale di Milano presso il quale pendono i concordati preventivi di Moby e di Compagnia Italiana di Navigazione.

Di un possibile salvagente lanciato da Gianluigi Aponte nei confronti di Vincenzo Onorato si parlava con insistenza alcuni anni fa, quando i due gruppi cooperavano commercialmente su alcune linee, Msc aveva acquistato naviglio da Moby (il traghetto Aurelia) e nel 2018 si arrivò al doppio annuncio parallelo di nuovi traghetti (4 + altri 4 in opzione) ordinati in Cina al cantiere Guangzhou Shipyard International (Gsi). Proprio da quel momento in poi sembrava che i rapporti sull'asse Milano – Ginevra fossero andati progressivamente raffreddandosi di pari passo con l'acuirsi delle difficoltà finanziarie della balena blu.

Un momento di rottura, quantomeno con Grandi Navi Veloci, ci fu quando in occasione della cerimonia di battesimo a bordo della nuova nave Maria Grazia Onorato a Genova nella primavera del 2019, quando il patron di Moby si lanciò in un'invettiva contro l'autoproduzione delle operazioni portuali schierandosi contro chi cercava di sottrarre lavoro ai camalli genovesi innescando così l'irritazione e l'immediato sbarco dalla nave dell'amministratore delegato Matteo Catani che abbandonò anzitempo la cerimonia. Da quel momento in poi pareva che i due gruppi avessero interrotto ogni tipo di 'collaborazione' anche se, pochi mesi più tardi (luglio 2019), in occasione della prima assemblea pubblica a Roma della neonata associazione Assarmatori, Gianluigi Aponte prese in qualche modo le difese di Moby definendola una società solida e sana anche se in realtà già in quei mesi la balena blu navigava in acque finanziarie molto agitate.

Adesso cosa significa dunque questa alleanza fra Msc (che controlla Grandi Navi Veloci) e il Gruppo Moby (che controlla anche Tirrenia Cin)?

Una prima conseguenza significativa potrebbe riguardare proprio la 'battaglia' con i portuali sull'autoproduzione.

Sarà poi da capire in che forma avverrà il saldo del debito con Tirrenia in A.S.: il credito ha un valore nominale di 180 milioni di euro (equivalente alle tre rate differite non pagate per l'acquisto

dell'ex compagnia pubblica nel 2012) e il piano concordatario proposto da Moby prevede un rimborso in cinque anni di 140 milioni. L'aumento di capitale annunciato da Msc potrebbe servire a un accordo 'saldo e stralcio' del credito con Tirrenia in A.S. oppure a garantire a Moby la possibilità di concedere al Ministero dello sviluppo economico quella garanzia fideiussoria chiesta per accettare il piano di rimborso prospettato.

Ai "creditori assistiti da privilegio speciale ipotecario e pignoratizio" (banche e obbligazionisti) il piano concordatario depositato l'anno scorso prevedeva invece "il pagamento nei limiti della capienza dei beni su cui insiste il privilegio, per quelli con privilegio speciale sui beni della società la proposta prevede la soddisfazione minima al 13% e massima al 19% entro 48 mesi dall'omologa del concordato, tutti i restanti creditori commerciali chirografari saranno soddisfatti nella misura minima pari al 15% e massima del 21% delle rispettive pretese sempre entro 48 mesi". La stessa versione del piano ai restanti creditori commerciali chirografari prospettava la soddisfazione dei rispettivi crediti nella misura minima pari al 15% e massima del 21% entro 48 mesi.

L'alleanza fra Msc e Moby avrà poi un impatto significativo anche sui nuovi traghetti in costruzione perché dallo stesso cantiere cinese (Gsi) arriveranno almeno quattro (che potranno diventare sei oppure otto con le opzioni) navi fra loro simili, dunque fungibili, impiegate su rotte spesso complementari. Le prime due unità di Moby, previste in consegna nel 2022 e nel 2023, saranno impiegate sulla rotta fra Livorno e Olbia mentre [quelle di Msc per Grandi Navi Veloci arriveranno a partire da fine 2024](#) e ancora non si sa dove verranno schierate. In generale il gruppo controllato da Onorato ha una flotta di 44 traghetti (alcuni dei quali destinati alla dismissione) mentre Gnv a sua volta ne opera 25 [grazie al recente innesto del ro-pax Gnv Spirit](#).

Ci sono da aspettarsi dunque sinergie sulle linee ro-ro e ro-pax essendo i due network di Gnv e Moby/Tirrenia fra loro abbastanza complementari e non a caso proprio questo aspetto è stato già evidenziato da Fabrizio Palenzona che [ha benedetto l'affare in qualità di presidente di Confrasperto](#). La 'balena blu', dopo il recente ridimensionamento delle linee, rimane fortemente radicata soprattutto sui collegamenti fra Toscana e Sardegna, fra Liguria e Sardegna e fra Liguria e Corsica mentre Gnv, oltre alla Sardegna servita dalla Liguria, opera collegamenti con la Sicilia, alle Baleari e in Adriatico fra Puglia e Albania e fra Marche e Albania.

In attesa di poter comprendere i dettagli dell'operazione appena annunciata appare scontato che il risultato di questo aumento di capitale sarà un ulteriore rafforzamento di Aponte nel mercato dei traghetti, un passo indietro (o di lato) di Onorato all'interno del Gruppo Moby e un soggetto più forte contro cui dovrà competere il Gruppo Grimaldi nel mercato dei traghetti.

La vera domanda a questo punto sarà che tipo di confronto andrà in scena fra questi due (tre) big player nel mercato dei traghetti del Mediterraneo: sarà un duello o sarà un duopolio? Sui collegamenti fra la Spagna continentale e le isole Baleari, mercato dove sia Grimaldi che Gnv sono sbarcati l'estate scorsa, finora si è assistito a una concorrenza particolarmente spinta.

Da non dimenticare che in Italia hanno voglia di crescere anche altre realtà come Caronte & Tourist, Corsica Ferries, Grendi, Adria Ferries e altre realtà ma nessuna di queste ha le dimensioni (in termini di numero di navi e di risultati finanziari) per competere con due colossi come quelli che hanno sede a Napoli e a Ginevra. Gli unici che potrebbero giocare una sfida alla pari sono i big del Nord Europa o quelli greci che fino ad oggi hanno sempre faticato a penetrare sul mercato italiano e sembrano avere altre priorità.

Quel che appare certo è che si sta assistendo a un altro lento ma progressivo step del processo di progressivo consolidamento del mercato dei traghetti nel Mediterraneo.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Friday, March 25th, 2022 at 11:37 pm and is filed under [Navi](#)
You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.