

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Firmata da Tirrenia in A.S. e da Moby l'intesa sulla ristrutturazione del debito

Nicola Capuzzo · Wednesday, March 30th, 2022

L'intesa fra i commissari di Tirrenia di Navigazione Spa in Amministrazione Straordinaria e il Gruppo Moby sulla ristrutturazione del debito da 180 milioni di euro dovuto dalla seconda nei confronti della prima è stata trovata e firmata oggi. Secondo quanto appreso da SHIPPING ITALY gli emissari del Ministero dello sviluppo economico da cui dipende la bad company sorta quando l'ex compagnia di navigazione pubblica è stata ceduta nel 2012 avrebbero accettato l'ultima proposta messa sul piatto dopo la notizia dell'ingresso nella 'balena blu' di Msc, vale a dire un saldo e stralcio pari al 45% del credito (dunque una somma pari a 81 milioni di euro). Si tratterebbe, però, di un'intesa condizionata (non è chiaro da parte di quale dei due soggetti o se da entrambe) al definitivo via libera da parte del Tribunale di Milano che, in occasione dell'ultima udienza, aveva [posto in evidenza quattro elementi condizionanti il successo del concordato preventivo](#).

Sarebbe dunque stata preferita l'opzione di incassare nel breve termine da parte dello Stato una somma pari al 45% dell'esposizione debitoria rispetto all'alternativa rappresentata da un rimborso fino all'80% (pari in denaro a 144 milioni di euro) con a garanzia le ipoteche su quattro navi ed eventualmente anche una fideiussione bancaria. D'altronde nella nota con cui la famiglia Aponte ha annunciato il suo ingresso al 25% nel gruppo di Vincenzo Onorato, attraverso un aumento di capitale da circa 80 milioni, era specificato come fosse "finalizzato a saldare Tirrenia in A.S. per consentire l'immediato risanamento del gruppo Moby". I debiti finanziari valgono complessivamente quasi 650 milioni di euro, di cui 300 milioni di euro dovuti agli obbligazionisti, 180 milioni allo Stato e altri 165 milioni agli istituti di credito.

A questo punto i prossimi step della vicenda saranno l'esame dell'accordo appena trovato da parte del Tribunale di Milano presso il quale pende il concordato preventivo e la soddisfazione di quattro elementi condizionanti. Il primo riguardava "il 'term sheet' prodotto in atti" che, "oltre a non possedere alcuna intrinseca definitività, è condizionato alla rinuncia alle azioni intraprese da Tirrenia e così lo è (tra l'altro) la possibilità di realizzo dell'intera operazione e il suo finanziamento". Il secondo si riferiva alla "cancellazione delle ipoteche attualmente iscritte sulle navi della flotta a garanzia delle banche e dei bondholders" che, secondo i giudici, "presuppone la giuridica possibilità che la categoria di quest'ultimi possa rinunciare alle garanzie secondo le legislazioni applicabili e necessita, ad avviso del Collegio, della adozione di una valida ed espressa delibera in tal senso. La terza condizione concerneva "l'esito dei fondamentali interpellati e

comunque delle interlocuzioni con l’Agenzia delle Entrate per l’individuazione del trattamento fiscale relativo al trasferimento delle navi al Fondo” che “non risulta fornito e non vi è prova nemmeno che gli stessi siano stati seriamente avviati”. Infine, ed è il quarto elemento condizionante, ai giudici “non risulta che sia stato acquisito il consenso degli istituti di leasing proprietari delle motonavi già condotte o che verranno condotte in leasing dalla Fratelli Onorato s.r.l. (di cui Moby S.p.a. ha il controllo totalitario), al compimento della operazione nonché all’accensione di garanzie né il consenso da parte dei medesimi istituti di leasing al fine di ‘assicurare che i contratti medesimi permangano, inalterati, in caso di eventuale escussione delle garanzie’ ”. La società finanziaria in questione sarebbe Icbc Leasing, vale a dire quella società attraverso la quale la società Fratelli Onorato Armatori prenderà in consegna e opererà in noleggio a lungo termine i nuovi traghetti [Moby Fantasy](#) e [Moby Legacy](#) attualmente in costruzione presso il cantiere Guangzhou Shipyard International (Gsi) in Cina e previsti in consegna nel 2022 e nel 2023.

Questi dunque gli aspetti più importanti del più ampio accordo con i creditori della ‘balena blu’: Msc inietterà 80 milioni di euro per rilevare il 25% di Moby mentre obbligazionisti e banche a loro volta metteranno sul piatto 63 milioni di euro nella nuova società veicolo (ShipCo) nella quale confluiranno tutte le navi della flotta destinate alcune a essere successivamente rinoleggiate a Cin e Moby mentre altre verranno progressivamente cedute. Gli introiti incassati dalla ShipCo (rate di nolo e vendite degli asset) serviranno a rimborsare parzialmente i crediti con banche e obbligazionisti. Tirrenia in Amministrazione Straordinaria uscirà di scena dopo l’omologa del concordato con in tasca il 45% dei suoi 180 milioni mancanti e infine a Onorato Armatori rimarrà in mano il 75% di una società spogliata delle sue navi ma proprietaria di concessioni, rotte, brand e terminal portuali. Fra i pezzi pregiati destinati alla vendita anche l’intera divisione rimorchio attiva in tutti gli scali della Sardegna.

Dopo l’ultima udienza i giudici del tribunale di Milano avevano disposto il differimento della “eventuale adunanza” dei creditori a fine giugno e aveva precisato che “anche le operazioni di voto” dovranno “svolgersi prima della feria estiva”. A Cin era stato dato tempo fino al 31 marzo per depositare la documentazione richiesta a integrazione dell’ultima versione del piano presentato il 20 gennaio mentre ai commissari giudiziali è stato posto il termine del 12 maggio per depositare la propria relazione ex art. 172 l.f..

Salvo colpi di scena finali il salvataggio della ‘balena blu’ sembra essere sempre più una possibilità concreta.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Wednesday, March 30th, 2022 at 9:30 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.