

Moby, il tribunale respinge l'istanza di fallimento presentata dai fondi obbligazionisti. Ma avverte, dovrebbe ricorrere a strumenti di superamento della crisi

Il Tribunale di Milano, con un decreto depositato ieri, ha respinto l'istanza di fallimento presentata da un gruppo di **hedge fund obbligazionisti** (tra i quali **Soundpoint Capital**, **Cheyenne Capital** e **York Capital**) affiancati sul piano legale da DLA, nei confronti della compagnia di navigazione **Moby** (si veda [qui il comunicato stampa](#)). Non solo. I fondi sono stati anche condannati al pagamento delle spese giudiziarie. E ora Moby sta valutando la proposizione di un'azione giudiziaria nei loro confronti per ottenere il risarcimento dei danni.

Tuttavia la sezione Fallimentare, presieduta da **Alida Paluchowski**, che si era presa qualche giorno in più per decidere a valle dell'udienza dello scorso 3 ottobre (si veda [altro articolo di BeBeez](#)), ha messo in guardia il gruppo armatoriale xx

I fondi avevano presentato l'istanza nel settembre scorso, lamentando un'**insolvenza prospettica e futura, prevedibile** nel febbraio 2020, quando Moby dovrà pagare la cedola sul bond da **300 milioni di euro**, con scadenza 15 febbraio 2023 e cedola del 7,75%, negoziato alla [Borsa del Lussemburgo](#) (si veda [altro articolo di BeBeez](#)). Bond che ieri quotava sui minimi attorno 28,3 centesimi.

Nel dettaglio, il Tribunale ha sottolineato che Moby “non ha alcuna esposizione tributaria o previdenziale”, “funziona regolarmente per quello che è la realtà che emerge dalla osservazione, non è oggetto di iniziative esecutive, o monitorie, è in grado di fornire i servizi che vende, non è inadempiente nei confronti dei ricorrenti che hanno un credito che scadrà definitivamente nel 2023, quindi tra circa quattro anni ed hanno sino ad ora incassato regolarmente le cedole”.

Per quanto riguarda la possibile “insolvenza prospettica” di Moby sollevata dagli obbligazionisti, il Tribunale ha osservato che “allo stato non vi sono manifestazioni esteriori e nell'immediato futuro vi sono molteplici elementi imprenditoriali incerti, per poter ritenere sicuramente la società prospetticamente insolvente a breve”. Detto questo, hanno continuato i giudici, “è evidente però che il gruppo, e **non solo la Moby**, avrebbe **necessità di monitoraggio** e di **ricorrere a strumenti di superamento di una crisi che in prospettiva ha caratteristiche importanti** e che potrebbero divenire molto gravi.

Un richiamo chiaro, questo, all'applicazione delle nuove norme contenute nel Codice della Crisi d'Impresa in relazione all'applicazione di misure di prevenzione della insolvenza e quindi all'adozione di sistemi di allerta, con sindaci e amministratori che si devono attivare per l'adozione o l'attuazione di uno degli strumenti previsti dall'ordinamento per il superamento della crisi e il recupero della continuità aziendale. Come noto, il **Codice della crisi d'impresa e dell'insolvenza** è stato varato in via definitiva dal **Consiglio dei ministri** lo scorso 10 gennaio (si veda [qui il comunicato stampa del Governo](#)), su proposta del Ministro della giustizia **Alfonso Bonafede**, in attuazione della legge 19 ottobre 2017, n. 155, che riforma la legge fallimentare sulla base della proposta consegnata al governo dalla **Commissione Rordorf** (si veda [altro articolo di BeBeez](#)). Il provvedimento riforma la materia dell'insolvenza e delle procedure concorsuali, introducendo appunto i meccanismi di allerta e composizione assistita della crisi.

Tornando ai contenuti del decreto del Tribunale, questo ha sottolineato che “i margini operativi nascenti dal core business della società tendono a ridursi costantemente e non potendo alzare di più le tariffe, **la società sino ad ora ha provveduto a vendere alcuni tra i migliori natanti, per contrastare la carenza di liquidità** conseguente e far fronte alle rate del prestito bancario del 2016”. A proposito di vendita di navi, i fondi avevano appunto puntato il dito contro un accordo di scambio di traghetti siglato a inizio settembre con la danese DFDS, in base al quale Moby ha ceduto i suoi traghetti più moderni in flotta, cioè Moby Aki e Moby Wonder (rispettivamente del 2005 e del 2001), in cambio delle due navi ro-

pax più datate King Seaways e Princess Seaways (rispettivamente del 1987 e del 1986), incassando una differenza in cash che finirebbe per favorire il rimborso degli istituti bancari, svalutando però le garanzie patrimoniali a copertura del prestito obbligazionario.

E che il punto di vista degli obbligazionisti e quello delle banche su questa vicenda sia diametralmente opposto lo sottolinea il Tribunale, che da un lato ricorda che i fondi si lamentano del fatto che il gruppo abbia già chiesto e ottenuto una modifica dei covenant sul debito bancario, mentre “le banche hanno ancora fiducia nella capacità della società di ripianare i debiti” e “hanno consentito di essere soddisfatte anche col ricavato della liquidazione di due navi di pregio della flotta Moby a patto di assorbire l'80 % del ricavato”.

La Sezione Fallimentare rileva però come per il futuro la strategia di Moby nell'**affrontare la fase delicata della azienda si baserà ancora sulla vendita di navi di proprietà di Moby o della sua controllata Cin**, vendite che potrebbero riguardare **addirittura 10 navi** nel caso in cui lo Stato Italiano decidesse di non rinnovare la convenzione con Cin (la convenzione pubblica da 72 milioni l'anno all'ex Tirrenia Cin scadrà a luglio 2020, ndr). Questa strategia, hanno osservato i giudici, “non mostra particolare attenzione alla continuità aziendale e nemmeno immaginazione, oltre a **sostenere concettualmente i timori dei bondholders** che, per quando i loro crediti scadranno nel 2023 , nulla più li garantirà nè consentirà l'adempimento”.

Peraltro anche lo Stato Italiano si trova nelle stesse condizioni dei bondholder, visto che ancora vanta un credito di **180 milioni**, di cui due terzi già dovuto e non riscosso, garantito a sua volta dalla flotta del gruppo. Si tratta del saldo dovuto per l'acquisizione del 60% di Tirrenia-Cin che ancora non era di Moby. La compagnia era stata valutata 376,9 milioni di euro di cui 197 milioni di componente fissa e il resto variabile. Dei 197 milioni, Moby aveva pagato 135 milioni al closing dell'operazione nel luglio 2012 mentre aveva saldato i restanti 62 milioni nel febbraio 2016 in occasione del rifinanziamento del debito (si veda [altro articolo di BeBeez](#)). I restanti 180 milioni dovevano essere pagati in tre rate, senza interessi, correlate a una serie di condizioni. La prima rata da 55 milioni andava pagata nell'aprile 2016, la seconda da 60 milioni entro l'aprile 2019 e la terza da 65 milioni nell'aprile 2021. Moby però non ha ancora mai pagato nulla, giustificandosi con il fatto che non è stato ancora reso noto l'esito dell'indagine da parte della Commissione Ue sui contributi pubblici dati alle società dell'ex Gruppo Tirrenia (oltre 400 milioni di euro configurabili come aiuti di Stato) dagli anni '90 al 2011 e di cui la Commissione potrebbe imporre il recupero.

Su questo fronte, i dati della semestrale della società hanno mostrato un miglioramento in termini di ricavi ed ebitda, ma un netto peggioramento in termini di debito finanziario netto e di flussi di cassa. In particolare, in sei mesi **il gruppo ha bruciato 83,1 milioni di euro di cassa** contro il 28,7 milioni bruciati nel primo semestre 2018. A fine giugno quindi Moby aveva cassa per 89 milioni di euro contro i 204,9 milioni di cassa che aveva a fine giugno 2018.