

SALVATAGGI Le banche spingono per un piano di risanamento di Moby e un cambio di governance. In ballo la messa in sicurezza del gruppo navale. Obbligazionisti disposti a convertire solo a certe condizioni

La traversata di Onorato

di Andrea Montanari

Moby non è fallita. Mercoledì 9 ottobre i giudici del Tribunale di Milano hanno respinto l'istanza dei bondholder, tra i quali Sound Point, che chiedevano l'insolvenza del gruppo di trasporto marittimo di proprietà della famiglia Onorato. Uno scampato pericolo che potrebbe avere strascichi perché i magistrati hanno evidenziato che la società «non ha alcuna esposizione tributaria o previdenziale, non risulta incapace, al momento di far fronte alle obbligazioni scadute, essendo recentemente rientrata nei confronti delle banche; non è oggetto di iniziative esecutive o monitorie e non è inadempiente nei confronti dei ricorrenti (i sottoscrittori del bond a 300 milioni, ndr) che hanno un credito che scadrà definitivamente nel 2023 e hanno sino a ora incassato regolarmente le cedole». Nello stesso provvedimento si sottolinea che «è evidente che il gruppo avrebbe necessità di monitoraggio e di ricorrere a strumenti di superamento di una crisi che in prospettiva ha caratteristiche importanti e che potrebbero divenire gravi», perché «i margini operativi dal core business tendono a ridursi costantemente» e non potendo più alzare le tariffe, «la società sino a ora ha provveduto a vendere taluni tra i migliori natanti per contrastare la carenza di liquidità

conseguente e far fronte alla rate del prestito bancario del 2016». Così, se «è evidente che le banche hanno ancora fiducia nella capacità della società di ripianare i debiti», i giudici hanno evidenziato che «incentivare l'apertura di una procedura minore (concordato preventivo o accordo di ristrutturazione del debito, ndr) indurrebbe la fiducia degli investitori e li rassicurerebbe sulla sorte dell'attività sociale».

Tradotto: meglio per Moby se a questo punto venisse lanciata un sos. Anche perché giovedì 10 ottobre c'è stato un vertice tra le banche finanziatrici (esposte per 160 milioni), capitanate da Intesa Sanpaolo, Unicredit e Banco Bpm nel quale si è fatta largo l'ipotesi di definire un nuovo piano di risanamento e un ricambio della governance, saldamente nelle mani di Vincenzo Onorato. Un'opzione che troverebbe concordi anche gli obbligazionisti pronti a convertire parte del bond. Un percorso che serve a dare continuità a un'azienda storica che conta su 68 navi, ha 5.784 dipendenti (quasi 600 sardi), trasporta mediamente 7,5 milioni di passeggeri all'anno oltre a 600 mila camion, grazie ad accordi con 5.400 autotrasportatori su quella che, partendo da Genova per arrivare a Catania, viene definita l'autostrada dei mari. «Ci sono anni di semina e anni di raccolta. Nel 2018 abbiamo seminato, avviando il progetto strategico con gli autotraspor-

tatori, abbiamo investito per sostenere il cambiamento del loro business model e ora ne raccogliamo i frutti», dice Onorato a *MF-Milano Finanza*. «Un piano ambizioso che trasporta su due giganti del mare 4.200 metri lineari di rimorchi. È come se fossero sei chilometri di coda sulle strade». Oltre a un costo inferiore per gli autotrasportatori, «è una tematica di migliore gestione dei flussi economici, di rilevante impatto migliorativo in termini ecologici e di maggior garanzia di sicurezza rispetto al traffico su gomma». Il tutto coniugato col consolidamento nel settore dei terminal portuali: Moby ne gestisce a Livorno (due), Catania, Napoli e Olbia. «Stiamo definendo un nuovo modello di logistica. È un processo di riconversione del traffico. È più rapido e meno costoso aprire una rotta marittima in più che realizzare una terza o quarta corsia in autostrada», aggiunge Onorato che deve fronteggiare un bilancio che continua a perdere. «Ma il cambio di rotta c'è stato nel primo semestre e a fine anno raddoppieremo l'ebitda», ribadisce l'azionista di Moby. «Stiamo rispettando le scadenze bancarie, paghiamo rate e interessi».

L'ultimo pagamento, 12 milioni, è avvenuto il 15 agosto. E se il debito totale ammonta a 574 milioni, «è garantito dalla flotta che da perizia vale un miliardo», sottolinea Onorato, «anche se, per me, sommando gli altri business

il patrimonio totale sale a 1,2-1,4 miliardi». Insomma, per l'armatore «siamo la prima infrastruttura in Italia nel settore e la terza su scala globale». Non per nulla il patron di Moby non esista a definire il gruppo «le Ferrovie di Stato sul mare». Un percorso che prevede la fusione con Cin-Tirrenia, che «garantirà flessibilità operativa, sinergie di costi (8 milioni, ndr) e una semplificazione strutturale», aggiunge Onorato, anche in vista della scadenza della convenzione con lo Stato che terminerà il 20 luglio 2020 (della nuova gara ancora non si sa nulla). Una convenzione che garantisce al gruppo 72 milioni annui, «ma che per quel che riguarda la sovvenzione per la Sardegna, 40 milioni, ci fa perdere 20 milioni per tutte le rotte che dobbiamo garantire e che non sono remunerative».

A tali condizioni di mercato il porto passeggeri di Cagliari «chiuderà dopo il 20 luglio», vista la concorrenza delle compagnie aree low cost. In questo scenario, Onorato vuole proseguire da solo. «Non stiamo pensando ad aumenti o nuovi soci. Stiamo portando avanti il business plan al 2021. E nel caso in cui si dovessero palesare opportunità le valuteremo». La prossima mossa sarà la causa contro i bondholder, Sound Point in primis: Moby potrebbe chiedere un risarcimento vicino ai 100 milioni. «La verità è che i bondholder vogliono la liquidazione della società per poter aggredire un patrimonio imponente», conclude il patron di Moby. (riproduzione riservata)



Vincenzo Onorato

I NUMERI DEL BUSINESS DI MOBY

	30 giu '19	2018	2017
Fatturato	253,6	584	586
Mol	47,8	43,97	131,8
Risultato netto	-23	-62,6	22,95
Indebitamento fin.netto	574*	590	496,4
Patr.netto	nd	88,67	142,2

* di cui 300 milioni di bond e 160 milioni con le banche

GRAFICA MF-MILANO FINANZA