

Rosso di 62,7 milioni di euro per Moby nel 2018

A pesare sui conti l'aumento del carburante e le mancate plusvalenze sulle cessioni di navi



Nell'esercizio 2018 i risultati del Gruppo Moby sono significativamente peggiorati rispetto ai dodici mesi precedenti a causa in particolare dell'aumento del carburante e per l'assenza di plusvalenze conseguenti a vendita di naviglio. L'anno scorso i ricavi sono rimasti pressoché stabili (-0,3%) passando da 586,2 a 584,3 milioni di euro, l'Ebitda è passato da 131,6 a 47,5 milioni, il margine operativo da positivo per 68,2 milioni che era nel 2017 è stato negativo per 17,6 milioni nel 2018 mentre il risultato finale d'esercizio al 31 dicembre scorso era in rosso per 62,7 milioni mentre dodici mesi prima era positivo per 22,9. A fine anno i covenant finanziari concordati con le banche non erano stati rispettati e per questo Vincenzo Onorato ha dovuto risiedersi al tavolo della negoziazione con gli istituti di credito per chiedere nuove condizioni.

Nel 2017 avevano contribuito positivamente soprattutto le plusvalenze (21,3 milioni di euro) generate dalle cessioni delle navi Dimonios e Puglia, mentre nel 2018 a pesare è stato in particolare l'aumento del prezzo del carburante che ha aumentato la 'bolletta' della balena blu di ben 30,9 milioni di euro.

Il business dei traghetti è rimasto sostanzialmente stabile, mentre i ricavi dall'attività di trasporto merci sono saliti di 3,5 milioni di euro (2,4%), così come sono aumentate di 2,1 milioni di euro (+8,8%) le vendite a bordo delle navi.

"Il nostro Gruppo archivia il 2018 con circa mezzo milione di metri lineari di carico in più nel settore merci, ricavi sostanzialmente in linea con l'anno precedente, ma un incremento dei costi di esercizio causato principalmente dall'aumento nel prezzo del bunker, nonché dal costo rilevante delle attività e delle nuove

linee start up che hanno prodotto risultati operativi rilevanti, ma hanno inevitabilmente inciso sui costi delle compagnie” ha commentato Achille Onorato, amministratore delegato di Moby. “In quest’ottica si può affermare che il 2018 è stato un anno non facile, ma caratterizzato da quell’ingresso in nuove aree di business, nonché dalla finalizzazione di importanti investimenti che sono parte integrante di una strategia premiante sul lungo periodo i cui benefici ci aspettiamo si inizino a vedere già a partire dal primo trimestre dell’anno 2019”.

Sul fronte giudiziario non si segnalano aggiornamenti significativi in merito all’indagine della Commissione Europea riguardo i possibili aiuti di Stato che l’ex Tirrenia pubblica avrebbe ricevuto sotto forma di contributi pubblici prima del 2012. Moby in attesa di questo pronunciamento non aveva saldato la prima rata da 55 milioni di euro dovuta nel 2016 a Tirrenia in Amministrazione Straordinaria proprio per l’acquisto di Tirrenia CIN e lo stesso sembra intenzionata a fare anche con la seconda rata da 60 milioni in scadenza oggi (30 aprile 2019). A metà maggio si terrà invece la prima udienza del procedimento avviato dai commissari di Tirrenia in Amministrazione Straordinaria presso il tribunale di Milano per chiedere il sequestro cautelativo di beni mobili e immobili di Moby a garanzia del debito (la prima rata da 55 milioni) non saldato per l’acquisto dell’ex-compagnia pubblica.

A proposito invece della sentenza (attualmente sospesa) dell’Autorità Antitrust che aveva comminato a Moby una sanzione da 29 milioni di euro per abuso di posizione dominante sulle rotte per la Sardegna, la balena blu fa sapere che il TAR del Lazio dal prossimo mese di maggio inizierà ad affrontare nel merito il ricorso presentato dal gruppo che fa capo a Vincenzo Onorato.

A proposito delle operazioni avvenute nei primi mesi del 2019 è confermata la vendita del traghetto Aurelia per 6 milioni di euro (a Marinvest), della nave ro-ro Hartmut Puschmann per 12,95 milioni di euro, della consegna a Tirrenia (in sub-charter per 8 anni da Onorato Armatori via Moby) della nave ro-ro Maria Grazia Onorato a fronte del pagamento di una seconda rata da 2,42 milioni di euro e infine la costituzione della nuova società Livorno Terminal Srl per l’acquisto del 66% di Porto Livorno 2000 al prezzo di 10,75 milioni di euro.

Nicola Capuzzo