

Assarmatori al fianco di Moby e Tirrenia CIN

Stefano Messina: serve grande senso di responsabilità



Pubblicato
19 minuti fa

il giorno
16 Aprile 2021

Da
[Redazione](#)



ROMA – Assarmatori sta seguendo con particolare attenzione e interesse, ma anche con grande preoccupazione, le vicende di Moby e di Tirrenia-CIN. L'Associazione sottolinea l'importanza dei Piani Industriali presentati al Tribunale e alle controparti, fondati su basi solide e credibili che consentano il rilancio delle società, il mantenimento dei servizi e soprattutto la salvaguardia dei livelli occupazionali diretti e indiretti.

“Richiamo l'attenzione delle Istituzioni a guardare a questa vicenda con grande senso di responsabilità, consentendo un cambio di passo decisivo per il riassetto delle due società e il loro rilancio. Mi auguro che queste vicende possano chiudersi positivamente e con celerità perché Moby e Tirrenia-CIN rappresentano innanzitutto un'importante parte della

storia armatoriale italiana ma, soprattutto, un asset strategico per il Paese”, ha dichiarato il presidente di Assarmatori **Stefano Messina**.

Moby e Tirrenia-CIN oggi danno lavoro a oltre 6000 persone (quasi tutte italiane e arruolate con contratto di lavoro italiano) e assicurano una pluralità di collegamenti per merci e passeggeri che, assieme ad altre compagnie armatoriali, costituiscono uno degli assi portanti del sistema trasportistico italiano assicurando in un contesto di adeguata concorrenza e necessaria pluralità degli operatori la continuità territoriale tra le isole e dando concretezza a un settore – quello delle Autostrade del Mare – che in Italia è oggi più che mai cruciale e competitivo per la ripresa e la ripartenza.

La Procura di Milano chiede il fallimento di Tirrenia-CIN

Il Tribunale deciderà il prossimo 6 maggio. I pm: "Passivo da 200 milioni di euro, debiti scaduti per 400 milioni". Per la compagnia di Onorato altre 3 settimane di tempo per cercare un accordo con i commissari della 'bad company'



di Pietro Roth

La Procura di Milano ha depositato al Tribunale istanza di fallimento nei confronti di Tirrenia-CIN, la Compagnia Italiana di Navigazione del gruppo Onorato.

La richiesta è stata avanzata dal pm Roberto Fontana nell'udienza fissata questa mattina sulla base dell'articolo 162 delle legge fallimentare che regola l'"inammissibilità della proposta" del piano di ristrutturazione che CIN aveva annunciato di voler presentare. Il pm non si è opposto a un rinvio, in tempi contenuti, dell'udienza in merito alla richiesta di fallimento, che è stata quindi fissata dal tribunale meneghino al prossimo 6 maggio, mentre la società, a quanto si è saputo, punta nel frattempo su un accordo di

ristrutturazione del debito. I pm hanno indicato un passivo della società di circa 200 milioni e debiti scaduti per circa 350-400 milioni, di cui 180 nei confronti dell'amministrazione straordinaria dell'ex Tirrenia. La richiesta della Procura è stata in qualche modo un 'atto dovuto'. Com'è noto, infatti, la compagnia avrebbe dovuto presentare alla fine del mese scorso il piano, come accaduto per Moby, ma aveva chiesto e ottenuto dal tribunale del capoluogo lombardo una proroga di 15 giorni (che appunto scadeva oggi) "per concludere le trattative con Tirrenia in Amministrazione Straordinaria", ovvero la 'bad company' rimasta nelle mani dello Stato che vanta un credito di 180 milioni proprio per l'acquisto degli asset. La società aveva fatto sapere di aver "concluso accordi preliminari con i propri creditori/fornitori (al 94%) per la ristrutturazione del debito" con un piano che prevede "il pagamento di circa 80% di quanto dovuto, con garanzie reali sulle navi, prima mancanti" e una "operazione di ristrutturazione supportata da primari investitori (Europa Investimenti, *ndr*), che garantiscono uno scenario positivo e la garanzia di un progetto economico stabile e duraturo, che garantisce la stabilità del personale, in particolare di quello marittimo".

A mancare, tuttavia, era proprio l'accordo con i commissari di Tirrenia in Amministrazione Straordinaria, o meglio il via libera che avrebbero dovuto ricevere dal Ministero dello Sviluppo Economico (e quindi dal ministro Giancarlo Giorgetti della Lega) per accettare quel piano. Accordo, questo, che non è arrivato in tempo utile nonostante l'amministratore delegato Massimo Mura, dopo averlo fatto già in occasione della prima scadenza, avesse nuovamente convocato i sindacati nella giornata di ieri, prospettando loro "possibili e gravi rischi occupazionali che l'attuale fase di stallo delle trattative potrebbe produrre in ordine al mantenimento degli attuali livelli occupazionali" visto che "ad oggi non abbiamo raggiunto gli accordi auspicati e, pertanto, riteniamo doveroso informarVi delle potenziali conseguenze che ciò potrebbe produrre".

Tuttavia, rispetto a come si era messa la situazione dopo il mancato accordo, le cose per Tirrenia-CIN questa mattina sarebbero potute andare molto peggio. A chiedere il fallimento infatti sarebbero potuti essere due attori della procedura: la Procura o anche uno solo dei creditori insoddisfatti, fra cui appunto i commissari di Tirrenia in Amministrazione Straordinaria. Questi ultimi però non hanno avanzato alcuna richiesta di questo genere, mentre lo ha fatto la prima, che non avrebbe potuto muoversi diversamente visti i numeri snocciolati dai pm. Pm che però non si sono opposti alla decisione del Tribunale di spostare al 6 maggio l'udienza di merito, mentre il collegio ha ritenuto inammissibile la richiesta dei legali della compagnia di ottenere una ulteriore proroga della procedura di concordato 'in bianco'.

Nonostante questo, di fatto da oggi Tirrenia-CIN ha altre 3 settimane di tempo per giungere finalmente ad un'intesa con i commissari della 'bad company' rimasta nelle mani dello Stato. Se l'obiettivo dovesse essere centrato, il 6 maggio i giudici potrebbero respingere l'istanza di fallimento della Procura, probabilmente con il benessere di quest'ultima. Altrimenti per Vincenzo Onorato e la sua compagnia sarebbe notte fonda. L'armatore è intenzionato però a giocare tutte le carte a disposizione, a partire dal fatto che, con la soluzione prospettata, la società garantirebbe, secondo quanto ricostruito, "il pagamento dell'80% del credito che da chirografario verrebbe elevato a privilegiato con ipoteche di primo grado e garantirebbe la piena occupazione del personale navigante anche in assenza del rinnovo della convenzione ed il proseguo del piano di ammodernamento della flotta del gruppo. Soluzioni diverse comporterebbero il recupero del credito fra il 17% ed il 26% e seri rischi sui collegamenti marittimi e sul personale marittimo".

Assarmatori: “Attenzione verso un asset strategico del Paese”

Assarmatori, attraverso una nota, fa sapere di “seguire con particolare attenzione e interesse, ma anche con grande preoccupazione, le vicende di Moby e di Tirrenia-CIN” e sottolinea “l’importanza dei Piani Industriali presentati al Tribunale e alle controparti, fondati su basi solide e credibili che consentano il rilancio delle società, il mantenimento dei servizi e soprattutto la salvaguardia dei livelli occupazionali diretti e indiretti”. “Richiamo l’attenzione delle Istituzioni a guardare a questa vicenda con grande senso di responsabilità, consentendo un cambio di passo decisivo per il riassetto delle due società e il loro rilancio. Mi auguro che queste vicende possano chiudersi positivamente e con celerità perché Moby e Tirrenia-CIN rappresentano innanzitutto un’importante parte della storia armatoriale italiana ma, soprattutto, un asset strategico per il Paese”, commenta il presidente Stefano Messina.

Assarmatori scende in campo in difesa di Moby e Tirrenia-CIN

16 APRILE 2021 - Redazione



Genova – “Richiamo l’attenzione delle Istituzioni a guardare alle vicende di **Moby** e di **Tirrenia-CIN** con grande senso di responsabilità, consentendo un cambio di passo decisivo per il riassetto delle due società e il loro rilancio”. **Stefano Messina**, presidente di Assarmatori, scende in campo in difesa del **gruppo Onorato** auspicando che la partita **Moby** e **Tirrenia-CIN** possa “chiudersi positivamente e con celerità” perché le due società “rappresentano innanzitutto un’importante parte della storia armatoriale italiana ma, soprattutto, un asset strategico per il Paese”

Assarmatori fa notare che “**Moby** e **Tirrenia-CIN** oggi danno lavoro a oltre 6000 persone (quasi tutte italiane e arruolate con contratto di lavoro italiano) e assicurano una pluralità di collegamenti per merci e passeggeri che, assieme ad altre compagnie armatoriali, costituiscono uno degli assi portanti del sistema trasportistico italiano assicurando in un contesto di adeguata concorrenza e necessaria pluralità degli operatori la continuità territoriale tra le isole e dando concretezza a un settore – quello delle Autostrade del Mare – che in Italia è oggi più che mai cruciale e competitivo per la ripresa e la ripartenza”.

ASSARMATORI al fianco di Moby e Tirrenia CIN. Necessari Piani Industriali solidi e credibili

(FERPRESS) – Roma, 16 APR – ASSARMATORI sta seguendo con particolare attenzione e interesse, ma anche con grande preoccupazione, le vicende di Moby e di Tirrenia-CIN. L'Associazione sottolinea l'importanza dei Piani Industriali presentati al Tribunale e alle controparti, fondati su basi solide e credibili che consentano il rilancio delle società, il mantenimento dei servizi e soprattutto la salvaguardia dei livelli occupazionali diretti e indiretti.

“Richiamo l'attenzione delle Istituzioni a guardare a questa vicenda con grande senso di responsabilità, consentendo un cambio di passo decisivo per il riassetto delle due società e il loro rilancio. Mi auguro che queste vicende possano chiudersi positivamente e con celerità perché Moby e Tirrenia-CIN rappresentano innanzitutto un'importante parte della storia armatoriale italiana ma, soprattutto, un asset strategico per il Paese”, ha dichiarato il Presidente di ASSARMATORI Stefano Messina.

Moby e Tirrenia-CIN oggi danno lavoro a oltre 6000 persone (quasi tutte italiane e arruolate con contratto di lavoro italiano) e assicurano una pluralità di collegamenti per merci e passeggeri che, assieme ad altre compagnie armatoriali, costituiscono uno degli assi portanti del sistema trasportistico italiano assicurando in un contesto di adeguata concorrenza e necessaria pluralità degli operatori la continuità territoriale tra le isole e dando concretezza a un settore – quello delle Autostrade del Mare – che in Italia è oggi più che mai cruciale e competitivo per la ripresa e la ripartenza.

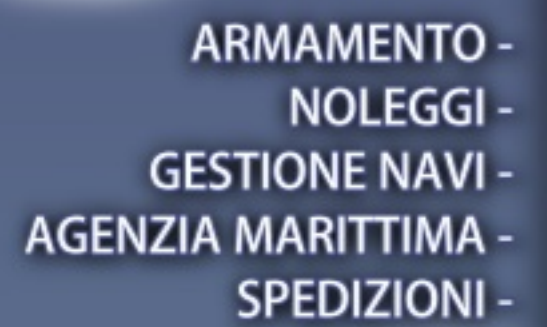
Assarmatori, i piani industriali presentati dalla CIN sono fondati su basi solide e credibili

Messina: richiamo l'attenzione delle istituzioni a guardare a questa vicenda con grande senso di responsabilità

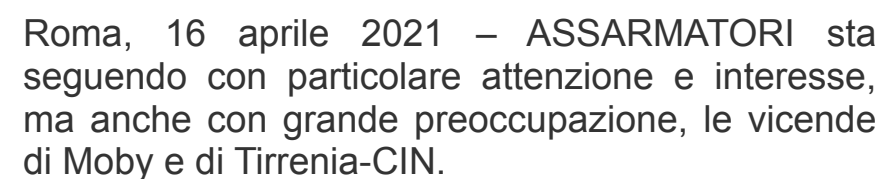
inforMARE - Assarmatori si schiera con la compagnie associate Moby e Tirrenia-CIN del gruppo Onorato Armatori a seguito della richiesta di fallimento della CIN che la Procura di Milano ha depositato ieri al Tribunale, il cui pronunciamento è atteso per il prossimo 6 maggio. L'associazione armatoriale, il cui vicepresidente è Vincenzo Onorato, presidente della Onorato Armatori, ha evidenziato «l'importanza dei piani industriali presentati al Tribunale e alle controparti, fondati su basi solide e credibili che consentano il rilancio delle società, il mantenimento dei servizi e soprattutto la salvaguardia dei livelli occupazionali diretti e indiretti».

«Richiamo l'attenzione delle istituzioni - ha dichiarato il presidente di Assarmatori, Stefano Messina - a guardare a questa vicenda con grande senso di responsabilità, consentendo un cambio di passo decisivo per il riassetto delle due società e il loro rilancio. Mi auguro che queste vicende possano chiudersi positivamente e con celerità perché Moby e Tirrenia-CIN rappresentano innanzitutto un'importante parte della storia armatoriale italiana ma, soprattutto, un asset strategico per il Paese».

Assarmatori ha sottolineato che «Moby e Tirrenia-CIN oggi danno lavoro a oltre 6.000 persone, quasi tutte italiane e arruolate con contratto di lavoro italiano, e assicurano una pluralità di collegamenti per merci e passeggeri che, assieme ad altre compagnie armatoriali, costituiscono uno degli assi portanti del sistema trasportistico italiano assicurando in un contesto di adeguata concorrenza e necessaria pluralità degli operatori la continuità territoriale tra le isole e dando concretezza a un settore, quello delle Autostrade del Mare, che in Italia è oggi più che mai cruciale e competitivo per la ripresa e la ripartenza».



Pubblicato da Redazione
 il 16 aprile 2021, ore 20:57



L'Associazione sottolinea l'importanza dei Piani Industriali presentati al Tribunale e alle controparti, fondati su basi solide e credibili che consentano il rilancio delle società, il mantenimento dei servizi e soprattutto la salvaguardia dei livelli occupazionali diretti e indiretti.

“Richiamo l’attenzione delle Istituzioni a guardare a questa vicenda con grande senso di responsabilità, consentendo un cambio di passo decisivo per il

riassetto delle due società e il loro rilancio. Mi auguro che queste vicende possano chiudersi positivamente e con celerità perché Moby e Tirrenia-CIN rappresentano innanzitutto un'importante parte della storia armatoriale italiana ma, soprattutto, un asset strategico per il Paese", ha dichiarato il Presidente di ASSARMATORI Stefano Messina.

Moby e Tirrenia-CIN oggi danno lavoro a oltre 6000 persone (quasi tutte italiane e arruolate con contratto di lavoro italiano) e assicurano una pluralità di collegamenti per merci e passeggeri che, assieme ad altre compagnie armatoriali, costituiscono uno degli assi portanti del sistema trasportistico italiano assicurando in un contesto di adeguata concorrenza e necessaria pluralità degli operatori la continuità territoriale tra le isole e dando concretezza a un settore – quello delle Autostrade del Mare – che in Italia è oggi più che mai cruciale e competitivo per la ripresa e la ripartenza.



Articoli del mese

april: 2021

L	M	M	G	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

« mar



SHIPYARDS SINCE 196

Malta Shipyards



Naples
Palumbo SpA
Via Calata Marinella (Int. porto)
80133 Napoli
ph: +39 081287164
fax: +39 0815538455
cantierenapoli@palumbo.it

Messina
Palumbo SpA
Via S. Raineri
98122 Messina
ph: +39 090712069
fax: +39 090672209
cantieremessina@palumbo.it

Malta

Palumbo Malta Shipyard Ltd
The Docks, Ghajn Dwieli Road
Paola PLA 9056 Malta
ph: +356 23960000
fax: +356 21824027
maltashipyard@palumbo.it

Malta
Palumbo Malta Superyachts Ltd
31st of March Street
Senglea ISL 1041 Malta
ph: +356 23996008
fax: +356 23995292
info@palumbomysl.it

www.palumbo.it

www.palumbomasy.it

1910



MARNAVI



NAPLES - ITALY

ARMAMENTO -

NOLEGGI -

GESTIONE NAVI -

AGENZIA MARITTIMA -

SPEDIZIONI -



Seareporter.it

Giornale ON-LINE per la libera comunicazione

Home

Porti

Industria & Tecnologia

Shipping

Unione Europea

Ambiente

News

Turismo

Città

Foto & video

Cerca...

Vai

Chi siamo

Redazione

Newsletter





INDICE CATEGORIE

Settore Marittimo





Seleziona lingua

Seareporter su Facebook





STEFANO MESSINA
Presidente
Assarmatori

Roma, 16 aprile 2021 – L'aumento del costo dei noli marittimi è il risultato di una situazione molto fluida che va analizzata nella sua complessità e non dipende da intenti speculativi delle compagnie marittime né tantomeno da cartelli più o meno occulti.

Lo ha spiegato Stefano Messina, Presidente di ASSARMATORI, intervenendo a un webinar sulla “Vulnerabilità del sistema logistico internazionale, sull’incidenza dei trasporti nel commercio globale e nelle relazioni con la Cina”, organizzato ieri dalla fondazione Italia Cina.

Innanzitutto, ha spiegato Messina, il 92% della capacità di trasporto container è offerta da ben 25 operatori, dei quali, purtroppo, nessuno è italiano.

E questo basterebbe a spiegare che non c'è una concentrazione in mano a pochissimi soggetti. Tutt'altro, nel mercato opera una pluralità di vettori.

Se poi prendiamo in esame le performance delle principali compagnie di navigazione, dopo un 2018 in chiaroscuro c'è stata una certa ripresa di redditività operativa nel 2019, seguita poi dai risultati di un anno atipico come il 2020.

Ma non bisogna dimenticare che questo è accaduto dopo un decennio in cui i risultati negativi erano la norma; la redditività operativa riconquistata non deve quindi far dimenticare l'indebitamento elevato, con debiti finanziari totali (banche, leasing, ecc.) nettamente superiori al capitale proprio, effetto dei pesanti investimenti effettuati. Si può affermare, senza timore di smentite, che -come dimostrano studi recenti – le aziende del settore hanno mediamente una «cassa» elevata, anche se non sempre adeguata al volume delle passività a breve.

Veniamo quindi alla questione dei noli, effetto diretto della pandemia da cui sono derivati la scarsità di container, le difficoltà di approdo in molti porti lungo le rotte strategiche del trasporto marittimo, una diminuzione delle merci; tutti fattori che hanno comportato di riflesso un ridimensionamento nell'offerta di navi operative e una ridefinizione delle rotte.

Su alcune di queste, come da Genova a Shanghai, è vero che, come dimostrano i principali indici, il costo di trasporto di un container da 40 piedi è salito del 317% ma se si allarga lo sguardo al mercato complessivo si può notare che per esempio i noli tra Los Angeles e Shanghai sono cresciuti del 18% e da Rotterdam a New York del 13%.

Non solo. Le percentuali di incremento dei noli non determinano affatto incrementi di pari livello dei risultati operativi delle aziende, perché parallelamente ai noli sono aumentati, e di molto, anche i costi d'esercizio, a cominciare dai prezzi carburanti, che hanno subito gli effetti del costo del petrolio, aumentato del 246% nell'ultimo anno.

In conclusione, quindi la situazione è molto più complessa di quello che fanno apparire analisi troppo parziali a affrettate.

Get ADOBE FLASH® PLAYER

Informatore Marittimo

INDICE CATEGORIE

Settore Marittimo





Seleziona lingua

Seareporter su Facebook



PRONTUARIO DEI PORTI

CAMPANIA & LIVORNO

RASSEGNA GENERALE DEI PORTI E DEI SERVIZI MARITTIMI

Storia dei Porti - posizione geografica - infrastrutture e tariffe dei servizi portuali



Articoli del mese

aprile: 2021

L	M	M	G	V	S	D
			1	2	3	4
5	6	7	8	9	10	11
12	13	14	15	16	17	18
19	20	21	22	23	24	25
26	27	28	29	30		

« mar



PALUMBO

SHIPYARDS SINCE 1967

Naples Shipyard

Messina Shipyard

Malta Shipyard



Shipyards in the heart of the Mediterranean

Naples

Palumbo SpA

Via Calata Marinella (Int. porto)
80133 Napoli
ph: +39 081287164
fax: +39 0815538455
cantierenapoli@palumbo.it

Messina

Palumbo SpA

Via S. Raineri
98122 Messina
ph: +39 090712069
fax: +39 090672209
cantieremessina@palumbo.it

Malta

Palumbo Malta Shipyard Ltd

The Docks, Ghajn Dwieli Road
Paola PLA 9056 Malta
ph: +356 23960000
fax: +356 21824027
maltashipyard@palumbo.it

Malta

Palumbo Malta Superyachts Ltd

31st of March Street
Senglea ISL 1041 Malta
ph: +356 23996008
fax: +356 23995292
info@palumbomsy.it

www.palumbo.it

www.palumbomsy.it

Seareporter.it

[Torna all'inizio della pagina](#)