



Sei in Home » Shipping » Problemi fra Caronte&Tourist e il MIT

12/06/18 19:58

Shipping

Problemi fra Caronte&Tourist e il MIT

La compagnia pagherà parzialmente e in ritardo gli stipendi di maggio e sospenderà i prossimi a causa della mancata erogazione di alcune rate della sovvenzione per il servizio pubblico, ma ha appena rimborsato anticipatamente il bond austriaco



“Da parte del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti non riceviamo il contributo dovuto, ai sensi della concessione, per la continuità territoriale verso le Isole Minori della Sicilia dallo scorso novembre. È il caso di sottolineare che la distribuzione dei pagamenti dal Ministero prevede il 70% delle quote entro marzo, il 20% a giugno e il 10% a novembre”.

A dirlo è Tiziano Minuti, responsabile del personale del gruppo Caronte&Tourist, in una comunicazione aziendale interna mirata a giustificare ai dipendenti (1.048 secondo il bilancio consolidato 2016, di cui oltre 800 marittimi) l'erogazione ritardata e parziale (60%) degli stipendi di maggio e la sospensione di quelli successivi a meno che, come promesso dal MIT – riferisce la nota – la situazione non si risolva entro fine mese.

Ammettendo che la rata del novembre 2017 sia stata pagata e considerando che a Caronte spetta all'incirca la metà dei quasi 56 milioni di euro annui di sovvenzione (a seguito della divisione per settori di competenza con Liberty Lines, in partnership con la quale, sotto il marchio SNS, il gruppo di Franza e Maticena acquisì nel 2016 l'ex Siremar dallo Stato), alle casse di Caronte dovrebbero mancare grossomodo 20 milioni di euro.

Il gruppo ne ha però recentemente incassati una cinquantina dalla cessione del traghetto Cartour Gamma a Grimaldi. Una parte di questi è stata utilizzata a inizio maggio, quando già era nota, quindi, la mancata erogazione da parte del MIT, per rimborsare anticipatamente gli oltre 23 milioni di euro (oltre alla cedola di giugno) dovuti ai sottoscrittori del bond emesso nel 2016 e quotato alla Borsa di Vienna e svincolare così le navi Zancle e Telepass dalla relativa ipoteca posta a garanzia dell'obbligazione.

Il bond fu solo il principale strumento utilizzato in quell'anno, il 2016, per iniettare nel gruppo le risorse necessarie ad un'espansione che nell'acquisizione dell'ex Siremar (oltre 28 milioni di investimento) aveva il fulcro principale. A contribuire al raddoppio dell'esposizione debitoria (passata da 40,3 milioni a 84 milioni nel corso dell'esercizio) anche un finanziamento

bancario e un prestito di circa 10 milioni da parte del socio Caronte Srl, la società della famiglia Franza, “postergato alla restituzione del debito obbligazionario” (e, pertanto, in predicato di esser rimborsato a breve).

A fronte di tale evoluzione della posizione finanziaria, il gruppo superò nel 2016 (il bilancio 2017 non è ancora stato depositato) quota 200 milioni di fatturato consolidato (206 milioni), con un utile netto di 17,6 (in diminuzione rispetto ai 23,5 dell'anno precedente). Una dinamica esaltata dai risultati della capogruppo (21 milioni di euro di utile su oltre 114 di fatturato, di cui 6 distribuiti come dividendi) e concretizzatasi in un premio extra di 100mila euro ciascuno deliberato dall'assemblea dei soci per 4 amministratori: Vincenzo e Pietro Franza, Antonino Repaci e Lorenzo Maticena. Unica ombra i risultati deludenti (ancorché positivi) della linea Catania-Napoli, che hanno portato, pochi mesi fa, alla chiusura dell'attività di navigazione di New TTT Lines e alla cessione a Grimaldi di Cartour Gamma.

Tornando alla convenzione, né Caronte&Tourist né il MIT hanno fornito ulteriori dettagli né conferme o smentite al rumor secondo cui la mancata erogazione (che coinvolge anche Liberty Lines, perché conferita alla società consortile SNS e poi suddivisa fra i suoi componenti) sarebbe dovuta a problematiche con la certificazione antimafia.

Andrea Moizo