

# MOBY E TIRRENIA

Cari lettori, passeggeri, trasportatori e miei cari marittimi,  
Mi chiamo Vincenzo Onorato, la mia è la quarta generazione d'armatori e questa è la mia storia.  
Era il 1982 quando decisi di fondare una compagnia di navigazione per turisti, passeggeri, trasportatori di merci che si recavano sulle isole: la Moby.

L'entusiasmo dei miei 25 anni contribuì moltissimo ad affrontare e superare tutte le difficoltà economiche, burocratiche e ... le intemperie, con la sola nave che avevo: la Moby Blu.

Oggi la compagnia ha circa 40 navi ed è una delle maggiori nel Mediterraneo.

Moby è un'azienda sana, con 2000 dipendenti che trasporta ogni anno circa 4,5 milioni di passeggeri, il cui numero è costantemente cresciuto, in linea con la politica espansiva intrapresa da quel lontano 1982.

Nel 2011 lo Stato Italiano ha deciso di privatizzare Tirrenia. Mi sono fortemente concentrato nel trovare soci e risorse finanziarie per poter partecipare all'asta indetta dal Ministero del Tesoro. In quei mesi tutti noi di Moby - soci, dirigenti, impiegati, comandanti e marittimi - sapevamo che si poteva realizzare un evento storico: unire due flotte da sempre rivali, creando una Compagnia, tutta italiana, in grado di competere su un mercato europeo sempre più selettivo e difficile.

Alcuni amici armatori si sono uniti a me in questo progetto ma, la concentrazione di operatori che si sarebbe configurata, avrebbe potuto ledere la concorrenza a svantaggio dei clienti e fu così che rimasi da solo a tentare questa straordinaria impresa. Ci riuscii convincendo Claudio Sposito con il suo fondo Clessidra che già era socio di Moby, cui si aggiunsero altri due soci minori non scelti da me.

Claudio Sposito, che allora sedeva in consiglio Moby, approvò l'operazione e la conseguente unione di Moby e Tirrenia, che comportava nuovo debito a Moby ed approvando la rinuncia (a tutto vantaggio di Tirrenia ma giustificata per Moby dalle attese sinergie), alle linee Genova-Porto Torres e Livorno-Cagliari, richiesta dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato per ottenere l'autorizzazione all'operazione. Moby acquistò così il 40% di Tirrenia, divenendone l'azionista di maggioranza relativa, in un controllo congiunto con Clessidra.

La strategia era semplice, chiara e sottoscritta da Clessidra e me in un contratto: la creazione di sinergie e, possibilmente, l'unione delle due compagnie. I benefici sarebbero stati immediati per tutti. Per i soci con il risparmio nei costi, soprattutto nel carburante. Per i dipendenti, che avrebbero avuto un contratto unico, più remunerativo e garantista. Per i clienti - turisti, trasportatori e passeggeri - in quanto il costo del biglietto sarebbe diminuito, in virtù delle suddette economie: far partire una nave piena anziché due mezze vuote, avrebbe consentito un forte ridimensionamento nei costi di gestione, a vantaggio dell'utenza.

Il mio socio Clessidra è un fondo di Private Equity, un investitore finanziario che ha come scopo la massimizzazione del ritorno del proprio investimento finanziario nel più rapido tempo possibile.

Gli accordi sottoscritti con il sorriso, furono disattesi dopo pochissime settimane di lavoro. L'Amministratore Delegato di Tirrenia si schierò immediatamente con il socio finanziario e la Tirrenia in breve divenne il peggior nemico di Moby.

Lo svantaggio per tutti si concretizzò in pochi mesi ed io non ho avuto alternativa, per difendere il progetto, che di portare Clessidra in giudizio arbitrale.

Ogni tentativo di dialogo e di intesa con Clessidra è caduto nel vuoto. Ogni soluzione prospettata, anche finanziaria, è stata rifiutata. Clessidra voleva forse comprare e poi rivendere, in breve tempo, Tirrenia per realizzare un lauto guadagno? Prima avrebbe potuto, anzi dovuto, dirmelo, o forse dirlo a tutti, Ministero del Tesoro incluso.

Tirrenia non ha raggiunto i traguardi economici concordati con tutti i suoi soci e con le banche finanziatrici ed ha preteso il cambio della convenzione con lo Stato, per migliorare i conti, tagliando le rotte per il Sud Sardegna ed altre ancora.

Concludo ricordando che lo Stato Italiano stanziava un contributo economico di circa 72 milioni di euro l'anno a favore di Tirrenia, per garantire i collegamenti con le isole. Io mi sento preso in giro. Noi di Moby ci sentiamo presi in giro.

Noi Onorato non facciamo finanza ma impresa; da oltre cento anni, creiamo un bene che si chiama trasporto e ci sentiamo, e continueremo a sentirci, responsabili di famiglie di marittimi che lavorano con noi da generazioni.

Vincenzo Onorato  
Presidente di Moby