

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Chi sta meglio finanziariamente fra le compagnie di traghetti italiane

Nicola Capuzzo · Wednesday, April 22nd, 2020

La tempesta economica generata dalla pandemia di coronavirus potrebbe portare a uno stravolgimento degli equilibri visti fin qui sul mercato del trasporto marittimo di passeggeri in Italia. Le misure restrittive messe in atto dal Governo hanno di fatto azzerato i ricavi provenienti dalla biglietteria mentre resistono per il momento solo i trasporti di merci ro-ro sulle autostrade del mare e nei collegamenti verso le isole. Le associazioni di categoria degli armatori, [Confitarma](#) e [Assarmatori](#), nelle scorse settimane sono intervenute a più riprese per chiedere a Roma misure volte a garantire liquidità alle imprese e scudi protettivi nei confronti delle banche con cui le aziende sono quasi sempre molto indebite essendo per definizione il trasporto marittimo un business capital intensive.

Quale sarà dunque lo scenario di mercato a cui si assisterà fra un anno? Chi, fra le compagnie di traghetti, avrà avuto la forza e la solidità per superare la tempesta?

Al netto di eventuali sostegni pubblici dati al settore ([che l'armatore Emanuele Grimaldi, ammesso che davvero arrivino, ha chiesto siano equi e non alterino la concorrenza](#)) nessuno ha la sfera di cristallo però, analizzando lo stato di salute finanziario dei player, si possono ottenere alcune utili chiavi di lettura per capire chi parte avvantaggiato in questa corsa verso la sopravvivenza.

Un'analisi sugli ultimi bilanci disponibili (quelli del 2018) delle imprese che operano servizi di trasporto marittimo di passeggeri (codice d'attività Ateco 501) condotta per SHIPPING ITALY da Leanus, società specializzata nell'analisi e nella valutazione dei dati contabili delle imprese, rivela ad esempio che l'intero comparto genera ricavi per 6,015 miliardi di euro, i costi sono 3,77 miliardi, l'Ebitda 'collettivo' è di 904 milioni e il risultato netto della categoria ammontava a circa 596 milioni di perdite. Un andamento simile è presumibile si sia registrato anche nel 2019 non essendoci stati particolari stravolgimenti nel mercato fino al 31 dicembre scorso.

Il dato complessivo va però 'depurato' dai numeri di Costa Crociere che è attiva in un segmento di mercato differente e che da sola pesa per 3,8 miliardi di euro, quindi al netto di questa compagnia il fatturato del business traghetti scende a circa 2,2 miliardi di euro. Altra premessa da fare: questi dati escludono il volume d'affari generato da Grimaldi Euromed nel settore passeggeri poiché la sua attività, essendo prevalente il trasporto di merci rotabili, è classificata con un diverso codice Ateco. In ogni caso, per completezza, Grimaldi Euromed nel 2018 aveva fatturato 1,3 miliardi di

euro, l'Ebitda era 70,9 milioni, l'utile 65 milioni e la posizione finanziaria netta risultava positiva per 548 milioni.

Prendendo in considerazione solo i player di mercato dimensionalmente più grandi (per flotta e per ricavi), l'analisi di Leanus sui bilanci delle aziende riporta ad esempio Cartour, Delcomar e Traghetti delle Isole fra le società con “Crescita sostenuta e ridotta o pessima solidità economico-patrimoniale”. Peggiori le compagnie di traghetti con “Crescita modesta o negativa e ridotta o pessima solidità economico-patrimoniale” fra cui vengono menzionate Caremar, Caronte&Tourist Isole Minori, Caronte&Tourist, Cin (Compagnia Italiana di navigazione), Grandi Navi Veloci, Laziomar, Liberty Lines, Medmar Navi.

Secondo Leanus un “giudizio di affidabilità elevato” lo meritano nell’ordine: BN Sardegna di Navigazione Srl, Adria Ferries, Alilauro Gruson e BN di Navigazione (BluNavy). Nell’analisi con “giudizio di affidabilità basso” figurano invece Laziomar, Caronte&Tourist e Toremar.

I maggiori gruppi italiani per ricavi nel business del trasporto passeggeri risultano Moby (con 584 milioni di euro a livello consolidato), seguita da Grandi Navi Veloci (358 milioni), Compagnia Italiana di Navigazione (271 milioni), Forship – Corsica Ferries (163 milioni), Caronte&Tourist (154 milioni), Liberty Lines (97,5 milioni), Adria Ferries (55 milioni), Snav (46 milioni) e Toremar (30 milioni).

La classifica degli Ebitda più elevati vede al vertice Moby con 37,5 milioni (ma il dato va correttamente analizzato poiché nel 2018 la ‘balena blu’ aveva generato plusvalenze con diverse cessioni di navi), seguita da Grandi Navi Veloci con 19,3 milioni, Liberty Lines con 14,2 milioni, navigazione Libera del Golfo con 9,6 milioni e Alilauro Gruson con 4,6 milioni.

I peggiori Ebitda nel comparto sono quelli di Compagnia Italiana di Navigazione (-103 milioni), Caronte&Tourist Isole Minori (-53 milioni), Caronte&Tourist (-26,5 milioni), Forship (-12 milioni), Delcomar (-11,8 milioni), Laziomar (-11,5 milioni), Toremar (-9,5 milioni) e Caremar (-6,5 milioni).

Le maggiori soddisfazioni ai propri azionisti, in termini di risultato netto, le hanno date Caronte&Tourist (con un utile di 28,3 milioni), Cartour (18 milioni), Adria ferries (7,6 milioni), Alilauro Gruson (4,2 milioni), Forship (4 milioni), Navigazione Libera del Golfo (3,2 milioni) e Delcomar (poco meno di 2 milioni). I risultati peggiori sul mercato dei traghetti nell’esercizio in esame (2018) sono stati quelli di Moby (-63 milioni), seguita dalla controllata Cin (-23 milioni), Grandi navi Veloci (-13 milioni), Caronte&Tourist Isole Minori (-2,9 milioni) e Traghetti delle Isole (-1,9 milioni). Interessante ancora la graduatoria che prende in esame il patrimonio netto delle società con Cin al primo posto (138 milioni), seguita da Moby (98 milioni), Gnv (69 milioni), Forship (50 milioni), Caronte&Tourist (46,7 milioni), Liberty Lines (45,7 milioni) e Navigazione Libera del Golfo (40,1 milioni).

L’indebitamento più elevato fra i player di mercato è quello di Moby (943 milioni), seguito da Gnv (371 milioni), Cin (361 milioni), Forship (197 milioni) e Caronte&Tourist (187 milioni).

Non ha nulla a che vedere con le prospettive di sopravvivenza o meno sul mercato dei traghetti ma l’analisi di Leanus mostra anche quali sono le compagnie che versano all’erario imposte più elevate. Al primo posto Caronte&Tourist con 8,9 milioni di euro, seguita da Moby con 4,5 milioni e Liberty Lines con 3,2 milioni.

**ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Wednesday, April 22nd, 2020 at 6:45 pm and is filed under [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.