

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Grandi Navi Veloci in profondo rosso (perdita di 125 milioni) e Aponte inietta 128 milioni di euro

Nicola Capuzzo · Sunday, July 30th, 2023

Dopo che nel 2019 era riuscita a tornare all'utile (per poco meno di un milione di euro e rispetto al rosso di 13,4 milioni del 2018), la compagnia di traghetti genovese Grandi Navi Veloci dallo scoppio della pandemia ha visto progressivamente peggiorare i propri risultati finanziari. Il 2020 aveva infatti chiuso con un rosso di 41,9 milioni di euro, il 2021 aveva fatto registrare una perdita di 7,5 milioni mentre il 2022 è notevolmente peggiorato arrivando ad accumulare una perdita di 125,7 milioni di euro (riportata a nuovo) a fronte di ricavi saliti dai 441 milioni dell'anno precedente a 564 milioni. In negativo anche l'Ebitda che al 31 dicembre scorso mostrava un valore negativo per 115 milioni rispetto a un Margine operativo positivo per 14 milioni l'anno prima. L'aumento dei ricavi, da 441 a 564 milioni di euro, deriva per 316 milioni dai passeggeri e per 167 milioni dalle merci imbarcate.

Le performance finanziarie negative sono il risultato soprattutto di due fattori: l'elevata concorrenza sul mercato dei traghetti (in particolare con Grimaldi Euromed ma non solo) e il netto incremento del costo del bunker nell'esercizio passato (che ha determinato un impatto negativo quantificabile in 95,5 milioni di euro). Ma anche il costo per l'avvio delle nuove linee fra la Spagna e le isole Baleari lanciate a luglio 2021. “Da un punto di vista di analisi economica del risultato, gli elementi che continuano a influenzare in maniera significativa l’andamento della gestione sono il prezzo del combustibile, la capacità di trasporto offerta dai competitori sulle rotte esercitate dalla società, nonché la situazione del mercato passeggeri e merci” si legge nella relazione al bilancio. Dalla quale si apprende che sia i passeggeri (2,2 milioni) che le merci trasportate (quasi 4 milioni di metri lineari) sono cresciuti rispettivamente del 51,6% e del 25,5%. A pesare sul bilancio è stato, come detto, il costo delle materie prime, pari a 297,5 milioni (principalmente bunker e olii lubrificanti), che è aumentato in un anno del +81% in un esercizio dove sono aumentate le miglie percorse (+23,5%) e il numero di navi in flotta.

Grandi Navi Veloci spiega nel bilancio di essere già corsi ai ripari nel 2023 tramite “interventi tecnici sulla flotta volti a migliorare le prestazioni energetiche delle navi e ridurre, conseguentemente, i consumi di carburante; inoltre, la società adotta una politica di copertura bunker hedging”. Più precisamente si parla di una “massiva campagna di hedging” che “nel corso dei primi mesi del 2023 ha garantito una copertura pressoché totale dei consumi prospettici a prezzi sensibilmente inferiori a quanto fatto registrare nel 2022”.

Al fine di migliorare anche la situazione degli oneri finanziari, la compagnia di traghetti controllata dal Gruppo Msc ha chiuso in anticipo anche un finanziamento bancario, assistito da Sace e acceso all'indomani dello scoppio della pandemia grazie al cosiddetto 'decreto Liquidità', grazie ora alla finanza rinvenuta a seguito di erogazione di nuovi finanziamenti soci da parte del socio Sas – Shipping Agencies Services S.a.r.l. pari a 128,14 milioni. Un'iniezione di liquidità che si aggiunge ai 253 milioni che sempre Sas (una delle holding del Gruppo Msc di Gianluigi Aponte) aveva versato in anni recenti. Se ciò non bastasse la casamadre ha comunque rilasciato una "lettera di supporto con l'impegno irrevocabile a fornire, direttamente o indirettamente, supporto patrimoniale e finanziario e idonee risorse atte garantire la continuità aziendale" di Grandi Navi Veloci.

Fra i grattacapi da gestire sulla scrivania dell'amministratore delegato Matteo Catani ci sono, infine, anche due verbali dell'Agenzia delle Entrate – Direzione Regionale della Sicilia, aventi ad oggetto la verifica del periodo d'imposta 2017. In un caso è emersa "un'asserita violazione derivante dal disconoscimento parziale del regime della tonnage tax" perché, secondo gli accertatori, "alcuni tra i ricavi considerati rientranti nel regime non risulterebbero, a loro avviso, tra le attività agevolabili". Ciò in quanto "tali ricavi deriverebbero da contratti aventi ad oggetto prestazioni non chiaramente rientranti nel novero di quelle di trasporto".

L'altra contestazione del Fisco a Gnv è di "non aver correttamente fatturato i corrispettivi previsti in un contratto stipulato con il Ministero dell'Interno e avente ad oggetto il noleggio a breve termine di navi" per ospitare i migranti in quarantena. Secondo la tesi dell'Agenzia delle Entrate "i relativi corrispettivi avrebbero dovuto essere assoggettati a Iva per l'intero ammontare e non soltanto per l'importo considerato da Gnv".

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Sunday, July 30th, 2023 at 3:30 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.