

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Un altro maxi utile ma ricavi, volumi e margini in calo per Ignazio Messina & C. nel 2023

Nicola Capuzzo · Friday, July 12th, 2024

Il bilancio 2023 della Ignazio Messina & C. di Genova, società controllata dalla famiglia Messina e partecipata dalla Marinvest di Msc, mostra (numeri alla mano) quale prezzo irrinunciabile fosse stato offerto per la vendita delle sette navi con-ro rimaste in flotta, quale sia stato l'effetto di queste cessioni sul bilancio, quanti reinvestimenti siano stati già avviati e quanto 'pesi' la nuova focalizzazione dell'azienda soprattutto sul trasporto via mare di container.

Partendo dai numeri i ricavi operativi sono quasi dimezzati passando dai 481 milioni di euro del 2022 a 258 milioni (di cui 213 milioni per noli marittimi) mentre le altre entrate derivanti dalle vendite di naviglio hanno portato in cassa 269 milioni. Proprio per effetto di ciò le disponibilità liquide al 31 dicembre scorso sfioravano i 384 milioni, in netta crescita rispetto ai 67,5 milioni del 2022.

L'Ebitda è salito da 187,5 a 270 milioni e l'utile netto dai 125 milioni del 2022 (in larga parte generato dal boom dei noli) ha raggiunto l'anno scorso quota 197 milioni di euro (grazie, come detto, alle vendite); il profitto è stato destinato dal Consiglio d'amministrazione alla distribuzione di dividendi per 50 milioni e a riserva straordinaria per i restanti 147,7 milioni.

I debiti verso le banche sono stati azzerati nel 2023 e l'indebitamento finanziario è calato in generale dai 176 milioni del 2022 a 18 milioni nel 2023. L'azienda sottolinea infatti che, dal 30 giugno 2020, data di efficacia dell'accordo di risanamento del debito, alla data del 31 dicembre 2023 la società ha rimborsato alle banche euro 225.380.664 (di cui 36,9 milioni in quota alla Ignazio Messina & C. e 188,5 milioni in quota alla RoRo Italia incorporata un anno fa) e 197.957.425 euro (interamente in capo alla Ignazio Messina & C.).

Il bilancio d'esercizio rivela anche il prezzo che gli acquirenti statunitensi e quelli arabi hanno messo sul piatto per aggiudicarsi le sette (una era già stata venduta nel 2022) navi con-ro di proprietà della shipping company genovese: Jolly Cristallo, Perla, Vanadio, Palladio, Titanio, Cobalto e Quarzo sono passate di mano per 712 milioni di dollari realizzando una plusvalenza totale di 267,24 milioni di dollari (poco meno di 249 milioni di euro). Quindi, in media, ciascuna è stata valutata poco più di 100 milioni di dollari.

A proposito invece di operazioni in entrata, le tre navi portacontainer acquistate nel 2023 (Jolly

Oro, Argento e Rosa) sono costate complessivamente 81 milioni di dollari (73 milioni di euro). Il totale degli investimenti effettuati dalla Ignazio Messina & C. l'anno scorso è stato però di 102,2 milioni di euro perché, alle tre portacontainer second hand rilevate, si sommano anche gli acquisto di nuovi contenitori (per 20,1 milioni) e altre attrezzature ed equipment (3 milioni).

Nelle prime settimane del 2024, poi, la società ha pagato il saldo per l'acquisto delle navi portacontainer Jolly Giada (valore complessivo 26 milioni di dollari) e della Jolly Clivia (20,2 milioni di dollari). Ulteriori due portacontainer faranno il loro ingresso in flotta nel corso di quest'anno.

Guardando alle singole business unit del gruppo, quella relativa alle attività di trasporto marittimo di linea ha visto un calo dei volumi del 23,9% mentre i ricavi sono scesi del 55,9%; il decremento dei volumi si è registrato più sul traffico containerizzato (-27,7%) che sul traffico di rotabili (-7,2%). Il margine operativo del business navigazione è peggiorato rispetto all'anno precedente dal 33% al 5,4% sui ricavi.

La business unit Intermodal Marine Terminal (che opera il terminal in porto a Genova) ha invece registrato un margine operativo di poco superiore a 1,7 milioni di euro, con un decremento di 3,2 milioni rispetto al 2022 (dal 18,5% al 7,7% dei ricavi).

Infine la divisione 'Intermodal Logistics Italy' (che si occupa di vendere servizi di trasporto terrestre da e per il porto di Genova) ha visto diminuire il traffico (-25,6% di polizze di carico) e di ricavi (pari a 15,5 milioni, ovvero -33,9% rispetto al 2022) nonostante sia aumentata leggermente la quota di servizi venduti a terzi (da 1,6 a 2,1 milioni di euro).

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

**SHIPPING ITALY E' ANCHE SU WHATSAPP: BASTA CLICCARE QUI PER  
ISCRIVERSI AL CANALE ED ESSERE SEMPRE AGGIORNATI**

This entry was posted on Friday, July 12th, 2024 at 6:15 pm and is filed under [Economia](#), [Navi](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.