

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Per Calisa una nave e un'autorizzazione al bunkeraggio in arrivo

Nicola Capuzzo · Monday, November 4th, 2024

Calisa, società armatrice attiva fino ad oggi nel trasporto via mare di prodotti petroliferi raffinati con una flotta di navi cisterna di portata lorda compresa fra le 35.000 e le 40.000 tonnellate, si prepara ad accogliere in flotta un'altra nave e a ricevere l'autorizzazione a operare come trasportatore e fornitore di bunkeraggio nel porto di Genova.

Lo si apprende da un avviso pubblicato dalla locale Capitaneria di Porto nel quale si informa (e si concedono i consueti trenta giorni di tempo che scadono domani, martedì 5 novembre) circa la nuova richiesta di "rilascio della concessione per lo svolgimento del servizio di bunkeraggio a mezzo bettolina nel Compartimento Marittimo di Genova".

La domanda è stata appunto presentata da Calisa che per questo diventerà anche la società proprietaria della nave Brezzamare finora controllata da Ciane Spa, società facente capo alla stessa società controllante Sofipa (Società Finanziamenti Partecipazioni Spa).

L'amministratore unico Valeria Novella a SHIPPING ITALY spiega che "l'istanza di concessione per il servizio di bunkeraggio con bettolina avanzata dalla Calisa Spa non è mirata ad altro che a perseguire una razionalizzazione nella gestione delle navi. Infatti la Brezzamare (ora di proprietà della Ciane) dovrebbe venir ceduta alla Calisa e da questa iscritta nel Registro Internazionale Italiano, per poter fruire delle sinergie, senza effetti per il personale marittimo. In tal modo tutte le navi di Calisa sarebbero in RII e tutte quelle di Ciane resterebbero nel cosiddetto primo registro. Nessun disagio per i nostri marittimi, alcuni dei quali passerebbero da Ciane a Calisa senza alcuna conseguenza negativa".

L'ultimo bilancio (2023) di Ciane mostra ricavi scesi da 9,3 a 8,8 milioni di euro, un margine operativo lordo passato da positivo per 1,1 milioni a negativo per 1,8 milioni, mentre il risultato netto che nel 2022 era stato in utile per 981 mila euro l'anno scorso è evoluto in una perdita di 1,7 milioni di euro (coperta mediante l'utilizzo della riserva straordinaria).

La relazione sulla gestione spiega che l'anno 2023 "ha segnato quantitativi di bunker trasportati sensibilmente ridotti rispetto al 2022 (-10%), confermando un trend mediamente in discesa dei quantitativi trasportati (salvo l'eccezione del 2020) che in otto anni ha visto scendere complessivamente di oltre un quarto i volumi annui. Anche il fatturato risulta conseguentemente in

calo, seppure in maniera inferiore, grazie alla leggera revisione dei noli che erano stati pattuiti da tempo per metà anno”. Ciane, amministrata da Luca Stegagnini, nella relazione segnala inoltre “la totale assenza nel 2023 di lavori extra bunker che negli anni scorsi avevano aiutato, unitamente a talune poste di bilanci eccezionali, a sostenere il fatturato”. Inoltre “la suddivisione del lavoro tra i clienti si è modificata e in particolare si è registrata la netta riduzione di quello che era stato in passato il maggior cliente per volumi trasportati, con un parziale spostamento del lavoro verso altri clienti”.

A proposito di costi, invece, “il rinnovato contratto di lavoro, entrato in vigore a inizio 2023, se da una parte – si legge ancora nella relazione – ha centrato a grandi linee l’obiettivo di flessibilità operativa e di eliminazione di alcune storture della gestione precedente, dall’altra ha portato a un ulteriore aumento di costi e richiede pertanto di essere meglio valutato e ponderato per quanto riguarda la sua sostenibilità economica che, anche a fronte del visto calo del movimentato, pare seriamente compromessa”. Sempre Ciane spiega infine che “la razionalizzazione della flotta di mezzi operata negli anni passati ha portato miglioramenti nei costi; tuttavia ha reso inevitabilmente più rigida la gestione della flotta dei mezzi portuali, soprattutto a fronte della molteplicità delle tipologie di bunker (combustibile ad alto e basso contenuto di zolfo in aggiunta al gasolio) rendendo a volte più difficoltosi certi aspetti operativi. Il generale aumento dei costi, associato a un fatturato in compressione, fa sì che lo stesso margine operativo lordo rimanga nell’anno 2023 solo marginalmente positivo; il contributo poi dei costi pluriennali fa sì che il risultato si attesti, come detto, su valori sensibilmente negativi”.

Calisa, invece, complice anche un mercato dei noli per le navi cisterna molto più redditizio, ha chiuso il 2023 con un fatturato in salita da 28,7 a 29,4 milioni di euro, un margine operativo lordo positivo per 8,5 milioni (dai 4,5 milioni dell’anno precedente) e un utile netto di 8,6 milioni (rispetto ai 5 milioni di risultato netto positivo del 2022).

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 Monday, November 4th, 2024 at 9:45 am and is filed under [Navi, Porti](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.