

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Rosso di 255 milioni per Gnv nel 2024 ma Aponte (Msc) inietta altri 290 milioni

Nicola Capuzzo · Thursday, July 31st, 2025

La compagnia di traghetti Gnv manda in archivio un altro esercizio in rosso e l'azionista di controllo (Msc) prosegue con la strategia di iniettare capitale per perseguire l'obiettivo a lungo termine di ritagliarsi un ruolo di primo piano nel mercato del trasporto passeggeri e ro-ro in Italia e nel Mediterraneo. Il bilancio 2024 chiude infatti con un risultato netto negativo di 255 milioni di euro (-155 milioni di euro nel 2023) e un Ebitda anch'esso negativo per 147 milioni di euro (rispetto a -53 milioni un anno prima). I ricavi sono rimasti pressoché stabili (-1,1% rispetto al 2023, con un -4,2% nel trasporto passeggeri e un +2,1% nel comparto merci) raggiungendo quota 567 milioni di euro, mentre il valore della produzione è salito del 15,3% risultando pari a 693 milioni di euro (dai 600 milioni del 2023), in gran parte per l'incasso di proventi non ricorrenti (85 milioni di euro) e relativi al rimborso assicurativo per il sinistro occorso a La Superba rimasta vittima di incendio nel porto di Palermo due anni fa.

In parallelo alla lieve flessione dei ricavi la compagnia guidata da Matteo Catani ha dovuto fare i conti anche con un aumento dei costi principalmente di manutenzione, per il ripristino di alcune unità. Eventi straordinari, non prevedibili, hanno infatti comportato l'indisponibilità di due navi (Tenacia alle Baleari e Aries nel Tirreno) per tutto il periodo dell'alta stagione, con conseguente forte impatto negativo sull'operatività della compagnia e sui risultati.

Da Gnv definiscono il 2024 come “un anno di transizione rispetto al piano di sviluppo della compagnia”, un esercizio “caratterizzato da elementi esogeni non strutturali che hanno fortemente condizionato l’andamento dell’esercizio, tra i quali i costi del carburante e l’aumentato impatto economico della normativa Ets (che ha determinato, nell’immediato, un significativo aggravio dei costi operativi: oltre 22 milioni di euro nel 2024) solo parzialmente compensato da un progressivo assorbimento nelle tariffe praticate alla clientela e dalla catena logistica”. A questo proposito Catani ha chiesto in varie occasioni pubbliche “un *level playing field*, ovvero condizioni di pari trattamento fra diverse modalità di trasporto fra loro concorrenti, nave e camion. Finché autotrasporto e trasporto marittimo non avranno effettiva parità di trattamento in termini di Ets e di altre forme di tassazione delle emissioni imposte dalle normative internazionali, inevitabilmente permarrà una condizione sbilanciata a favore del tutto-strada questo si riflette sia sul settore marittimo che sull’efficienza e la sostenibilità del complessivo sistema di trasporto merci Italiano”.

La compagnia guarda comunque “con cauta fiducia ai prossimi anni considerando di poter

recuperare parte del terreno perduto in termini di valori e capacità di offerta che nel 2024 ha subito un rallentamento anche a causa della momentanea ridotta capacità di carico e della conseguente perdita di flessibilità operativa". Che la continuità aziendale non sia in discussione lo conferma la nuova iniezione di capitale che il patron di Msc, Gianluigi Aponte, non ha fatto mancare per la sua compagnia di traghetti: ai 109 milioni di euro che la controllante Sas – Shipping Agencies Services Sarl aveva già ‘versato’ tramite la rinuncia al rimborso di un credito (vantato nell’ambito di un’operazione d’acquisto da parte di Gnv di due navi), la relazione sulla gestione informa che sempre nell’esercizio scorso sono stati effettuati in favore della società genovese di traghetti due versamenti in conto aumento capitale (da parte di Marininvest e di Sas) per 140 milioni di euro (versati tra fine agosto e inizio settembre) e 150 milioni di euro (versati a fine ottobre) “al fine di fornire alla società controllante il necessario sostengo patrimoniale e finanziario”. Queste iniezioni di liquidità si aggiungono ai 253 milioni che il Gruppo Msc aveva versato a Gnv negli esercizi precedenti al 2024.

“GNV, consapevole che il 2024 sarebbe stato un anno di transizione prosegue con determinazione – fa sapere – nell’attività di rafforzamento intrapresa, continuando a puntare su interventi e investimenti finalizzati alla riduzione dei consumi, alla digitalizzazione dei processi e al continuo recupero di efficienza operativa e con la strategia di lavorare per l’incremento delle quote di mercato nell’ottica di consolidare il business e nella prospettiva di un miglioramento, e quindi di un equilibrio, dei risultati economico finanziari pianificato nel medio periodo”. Quando? “Abbiamo un piano industriale che traguarda il 2030 e nell’arco di piano è previsto il ritorno al profitto d’esercizio” si limita a dire Catani a SHIPPING ITALY. “Ciò avverrà creando valore per i nostri clienti e quindi attraverso diversi fattori come affidabilità, puntualità, maggiore efficienza operativa anche grazie all’arrivo di nuovo tonnellaggio, ma anche grazie a una migliore redditività che sarà conseguenza di maggiori volumi e disponibilità a pagare di più da parte dell’utenza. Probabilmente sarà una combinazione di questi due fattori”.

Per quanto riguarda l’andamento delle rotte, nel 2024 il mercato domestico passeggeri delle linee da e per la Sicilia ha fatto registrare per Gnv un lieve calo rispetto all’anno precedente, così come la Bari-Durazzo; mentre la Sardegna ha evidenziato una crescita in termini di passeggeri (+4%) con oltre 21.000 pax in più rispetto al 2023 sulle due direttive principali, da Genova verso Olbia e Porto Torres. Nel comparto merci, le Baleari hanno visto un forte aumento dei volumi (+30%) e dei ricavi (+22%), mentre la Sicilia ha subito un calo, in particolare sulle tratte da Genova e Civitavecchia.

Oltre alle navi di nuova costruzione commissionate direttamente da Msc (ne arriveranno, oltre a Gnv Polaris e Orion, altre due a fine 2025 e ulteriori quattro a partire da fine 2027), nel 2025 Gnv ha programmato investimenti significativi, pari a oltre 25 milioni di euro, per il retrofit dei traghetti già in flotta con l’obiettivo di renderli più sicuri, sostenibili, moderni e performanti.

A proposito di sostenibilità la compagnia appare ormai rassicurata sulla possibilità di effettuare rifornimento di Gnl in Italia nel porto di Genova: “Quando abbiamo saputo – ricorda Catani- che la terza e la quarta nave ci sarebbero state consegnate in anticipo abbiamo alzato la mano chiedendo la garanzia di poterci approvvigionare e di poter consumare Gnl; abbiamo riscontrato una reazione di sistema positiva da parte di tutti gli attori coinvolti (fra questi Mit, Adsp e soprattutto Capitanerie di Porto). In autunno dovrebbero essere adottati tutti i regolamenti operativi necessari ed entro fine anno contiamo di effettuare nel porto di Genova la prima operazione di bunkeraggio di gas effettuata su una nave impiegata su una linea regolare di cabotaggio italiano”. A realizzarla concretamente sarà Axpo che già ha una collaborazione avviata con Msc e che a breve termine si

appresta a prendere in consegna dal cantiere San Giorgio del Porto la nuova bettolina Green Pearl.

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 Thursday, July 31st, 2025 at 12:01 am 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.