

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Da Aponte altri 400 milioni in Gnv ma il bilancio 2025 (in rosso) “segna la svolta”

Nicola Capuzzo · Friday, July 17th, 2026

Prosegue il sostegno del Gruppo Msc a Gnv (Grandi Navi Veloci), compagnia di traghetti con sede a Genova e attiva con 29 navi, che si è vista recentemente iniettare dalla controllante (la lussemburghese Shipping Agencies Services) altri 400 milioni di euro.

Il 2025 è stato, secondo il top management guidato dall'amministratore delegato Matteo Catani, un anno di svolta dopo che il 2024 risultò pesantemente condizionato da problemi tecnici alla flotta. La compagnia è tornata a beneficiare della piena disponibilità delle proprie navi, portando a casa una crescita a doppia cifra sia sui volumi trasportati sia sui ricavi, insieme a un miglioramento della redditività.

I numeri dicono che il valore della produzione ha raggiunto i 752 milioni di euro, l'Ebitda è stato ancora negativo per 75 milioni di euro (ma in netto miglioramento rispetto ai -148 milioni del 2024) e la perdita d'esercizio si è ridotta del 21% pur mostrando ancora un rosso di 201,5 milioni di euro contro i circa 255 milioni dell'anno precedente.

Secondo Gnv, però, il dato più significativo riguarda l'Ebitda adjusted, calcolato anticipando gli effetti dell'Ifrs 16 (in adozione ufficiale dal bilancio 2026) per rappresentare come se l'intera flotta, comprese le navi prese a noleggio dal Gruppo Msc tramite contratti di bareboat charter (incluse le quattro appena costruite), fosse di proprietà diretta di Gnv. “In questa configurazione, l'Ebitda adjusted 2025 si avvicina al pareggio, a circa -14 milioni di euro, contro i -107 milioni del 2024: un recupero di 93 milioni in un solo esercizio” sottolinea la società, che qui vede l'inversione di trend.

Nel 2025 Gnv ha trasportato circa 2,45 milioni di passeggeri, in aumento del 5,3% rispetto ai 2,3 milioni del 2024; ancora più marcata la crescita del comparto merci, con i metri lineari trasportati saliti a circa 5,5 milioni (+15,4%). I ricavi passeggeri sono saliti del 15,8%, quelli del comparto merci del 28,2%, i servizi di bordo del 21,9% e i noleggi attivi del 34,6%.

Sul fronte dei costi, il carburante è salito a 273 milioni di euro (+4,2%), un aumento contenuto grazie ai contratti di copertura sottoscritti dal Gruppo Msc; il costo del lavoro è cresciuto del 19,1%, riflesso del rafforzamento degli equipaggi e delle strutture di terra. Pesa inoltre la normativa europea Ets sulle emissioni marittime, che nel 2025 è costata a Gnv circa 40 milioni di

euro, contro i 22,4 milioni del 2024.

In attesa delle ulteriori quattro nuove navi ro-pax in arrivo dalla Cina nei prossimi anni, che andranno ad aggiungersi alle prime quattro già entrate in flotta, e in parallelo ad alcune dismissioni relative al naviglio più datato e meno efficiente, la compagnia nel corso del 2026 prevede di investire oltre 60 milioni di euro in retrofit sui traghetti già operativi.

Secondo Catani “la compagnia non sta semplicemente registrando un miglioramento numerico, ma sta entrando in una fase diversa della propria storia, nella quale gli investimenti realizzati — a partire dai 400 milioni immessi dall’azionista Sas — iniziano finalmente a generare valore. Il 2026 sarà l’esercizio chiamato a consolidare questo percorso, trasformando gli investimenti in crescita sostenibile nel tempo”.

Tecnicamente l’apporto patrimoniale complessivo di 400 milioni di euro (che si somma a iniezioni di capitali per oltre 500 milioni solo negli ultimi anni) si è articolata in due fasi: da un lato la conversione, con effetto novativo, in versamenti in conto futuro aumento di capitale di una parte dello Shareholder Loan detenuto nei confronti della capogruppo (92,96 milioni) e di crediti acquisiti da altre società del gruppo (127,04 milioni); dall’altro un versamento in conto futuro aumento di capitale di ulteriori 180 milioni già effettuato. L’effetto sui conti è stato immediato e sostanziale: il patrimonio netto della compagnia è passato da 137 milioni di euro nel 2024 a 304 milioni di euro nel 2025, un rafforzamento patrimoniale di oltre 167 milioni che ridisegna la solidità finanziaria del gruppo. Come sottolineato dall’a.d. Catani, “il Gruppo Msc considera quello dei traghetti un settore infrastrutturale con rilevanti prospettive di crescita e sostiene il progetto di sviluppo di Gnv proprio attraverso investimenti di questa portata, destinati al rinnovamento della flotta e al riordino patrimoniale della compagnia”. Costi quel che costi.

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**



Matteo Catani

This entry was posted on Friday, July 17th, 2026 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.