

Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

Il caro-noli e la rotta con il Medio Oriente trainano i risultati di Messina

Nicola Capuzzo · Tuesday, June 21st, 2022

Complice anche, e soprattutto, l'aumento dei noli per il trasporto di container e un incremento dei carichi rotabili trasportati, nell'esercizio appena trascorso (2021) il gruppo Ignazio Messina & C. ha chiuso il proprio bilancio con ricavi in aumento a 333 milioni di euro (dai 263 di un anno prima), un Ebitda in salita a 88,2 milioni (dai 34 del 2020), un Ebit positivo per 46,1 milioni (era negativo per 4,2 milioni dodici mesi prima) e un utile netto di 35,8 milioni di euro (in calo rispetto al profitto di quasi 112 milioni nel 2020). Il risultato del 2020 risultava però 'drogato' dall'[accordo di risanamento finanziario con le banche](#) (con stralcio parziale del debito per 250 milioni, ingresso di Marinvest al 49% e conferimento di quattro navi alla newco Ro Ro Italia controllata al 51% da Msc) firmato nel 2020 e grazie al quale il bilancio aveva beneficiato di effetti positivi pari a 117,8 milioni di euro.

“Il notevole incremento dei ricavi è conseguenza, oltre a un aumento del 3,6% delle quantità trasportate, dell'impennata dei prezzi del trasporto marittimo iniziata nel 2020 e continuata per tutto il 2021 a causa degli effetti che la pandemia ha riversato sulla logistica intermodale” spiega il bilancio della shipping company genovese.

Lo spaccato dei ricavi mostra come 281 milioni su 333 siano entrate derivanti da noli marittimi, mentre 16 milioni provengono da controstellie, 18,2 milioni da trasporti terrestri e 9,8 milioni da noleggi attivi di naviglio proprio. Nel corso dell'anno passato il nolo medio per Messina è salito del 82%, da 801 a 1,461 euro per Teu, e nei primi mesi del 2022 “si è registrato un ulteriore miglioramento della performance economica della società” grazie al fatto che “i livelli di prezzo sono ulteriormente cresciuti” per i trasporti marittimi. L'azienda aggiunge che “la diffusione in corso della variante Omicron del Covid ha aumentato il rischio di ulteriori interruzioni della supply chain globale, cosa che sembrerebbe mantenere i noli marittimi su livelli elevati anche per l'esercizio in corso”.

Un fattore negativo sarà invece rappresentato dal “previsto aumento del prezzo del combustibile sia a basso tenore di zolfo (Vlsfo) sia a elevato tenore di zolfo (Hsfo)” ma il relativo aumento di costi la compagnia è finora riuscita a ribaltarlo sulla clientela.

Nel corso del 2021 la Ignazio Messina & C. ha trasportato via mare 204.961 Teu, 104.726 metri lineari di carichi ro-ro e 14.012 tonnellate di merce varia generando ricavi per 322 milioni. La

divisione terminalistica del gruppo (Imt Terminal nel porto di Genova) ha movimentato 189.516 Teu container, 97.076 metri lineari di ro-ro e 13.730 tonnellate di carichi break bulk producendo un fatturato di quasi 26 milioni. La divisione logistica del gruppo (trasporti terrestri, ferrovia e inland terminal) a sua volta ha contribuito con 18,5 milioni di euro di entrate ai risultati del gruppo.

Interessante notare dal bilancio che, la business unit del trasporto marittimo, ha visto aumentare i volumi trasportati del 3,6% e il fatturato del 29,4% rispetto all'anno precedente. In termini quantitativi, però, le soddisfazioni maggiori sono arrivati dai ro-ro (che ha registrato una crescita del 18,5% grazie ad alcuni progetti speciali che erano mancati nel come ad esempio i trasporti da Marsiglia a Jeddah per la Dakar 2022) rispetto al traffico containerizzato (+1,4%).

In termini invece di crescita del fatturato le soddisfazioni maggiori sono arrivate dal carico in uscita dall'area del Golfo Persico (estesa al subcontinente indiano) “dove la società ha ripreso i propri servizi diretti a partire dal quarto trimestre. Tale trade continua a essere quello con le maggiori opportunità di sviluppo”. Sul servizio cosiddetto Middle Sast Trade Northbound dal 2020 al 2021 si è passati da un nolo medio pari a 929 dollari/Teu a 2.388 dollari/Teu. Purtroppo “la società ha sofferto della mancanza di equipment per tutto il quarto quadrimestre, cosa che ha impedito di sfruttare al meglio le opportunità su alcuni mercati”.

Con riferimento alla business unit portuale Imt terminal i volumi movimentati in banchina a Genova sono scesi da 246.484 a 189.516 Teu per i container e sono invece saliti da 89.946 a 97.076 metri lineari per i traffici rotabili con un fatturato che si è ridotto proporzionalmente alla riduzione dei volumi (-17,4%). Il costo del personale invece è salito di 8,9 milioni di euro (+8,75) mentre si è registrata una diminuzione del ricorso all'utilizzo di manodopera terza (-29,9%), “frutto del continuo e progressivo processo di ottimizzazione delle risorse interne avviato negli ultimi anni”.

A proposito infine della business unit intermodale del gruppo (che nel 2021 ha generato 18,6 milioni di ricavi), il bilancio rivela che le attività verso terzi si sono ridotte significativamente (da 6 a 2,2 milioni) come conseguenza in particolare di una riduzione delle attività per conto delle società del Gruppo Msc.

ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY

This entry was posted on Tuesday, June 21st, 2022 at 12:00 pm and is filed under [Navi](#), [Porti](#), [Spedizioni](#)

You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. You can leave a response, or [trackback](#) from your own site.