

Moby punta al cargo: presto le nuove linee tra i porti italiani

Genova - Onorato: «Contributi? Solo dove servono».

ALBERTO QUARATI - MAGGIO 02, 2018

Genova - L'apertura della linea Malta-Catania-Livorno-Genova ha spinto nel 2017 del 13% il traffico merci di **Moby Lines** (che consolida anche i risultati di Tirrenia, Toremar, St. Peter Line, rimorchiatori e terminal) per 7,5 milioni di metri lineari di merce: «Lo scorso anno - spiega **Achille Onorato, amministratore delegato Moby Lines** - abbiamo triplicato l'utile (24 milioni contro i 7,7 del 2016) nonostante gli oneri derivanti dal lancio di nuove linee e dall'incremento del costo del carburante».

La compagnia ha registrato un Mol in crescita a 131,8 milioni di euro (+13%), per ricavi complessivi da 586 milioni di euro (+9%). I costi di start-up - dice Onorato - sono ammontati a circa 20 milioni di euro, derivati dal rinforzo di alcune Autostrade del mare, la gestione delle attività crocieristiche in Baltico, l'avvio della **linea Corsica-Francia**. Moby-Tirrenia ha movimentato 6,5 milioni di passeggeri, ma l'obiettivo di Onorato è ampliare l'attività verso altri settori: merci in Mediterraneo, crociere nel Baltico.

Sul settore merci, giovedì la compagnia varerà l'unità ro-ro "Alf Pollak", prima di due navi noleggiate a scafo nudo e in ultimazione presso i cantieri di **Flensburg**. Navigheranno per Tirrenia Cargo con capacità 4.100 metri lineari ciascuna. Faranno parte delle 8 unità cargo del gruppo: «Certamente - aggiunge l'ad - a breve annunceremo nuove linee, sul mercato italiano, dove vediamo forti margini di crescita. La vera scommessa - ricorda Onorato - saranno le nostre (due su quattro) unità ordinate insieme al **gruppo Msc in Cina**, perché saranno i traghetti più grandi mai entrati in Mediterraneo, dove oggi mediamente l'offerta è di unità da 2.000 passeggeri e 2.000 metri lineari; questi traghetti, che entreranno in servizio dal 2020, avranno capacità 2.500 passeggeri e 3.800 metri lineari: un netto cambio di marcia, senza dimenticare che saranno attrezzati per l'alimentazione a gas».

Sul fronte delle crociere, operate tramite la St. Peter Line, «non abbiamo intenzione di buttarci nella competizione mediterranea, ma l'attività nel Baltico ci sta dando delle soddisfazioni. Il personale di bordo è quasi tutto italiano, perché il nostro obiettivo è realizzare delle crociere orientate sul **Made in Italy**, anche se parte del personale è russo, perché i nostri clienti arrivano da lì.

L'attività è nata quasi casualmente, oggi abbiamo una sola nave, ma non è escluso che un domani potremo pensare ad ampliare anche questo segmento». Sulla proposta dell'Alis di tagliare i contributi pubblici «non mi piace

polemizzare: vorrei solo segnalare che i contributi finanziano linee in perdita, che sono fuori mercato ma necessarie per la continuità territoriale dell'Italia con le sue Isole: non solo la Sardegna, dove sulla rotta per **Arbatax** di Tirrenia d'inverno talvolta muoviamo una nave da **2.000 passeggeri con una persona a bordo**, ma anche l'Arcipelago Toscano.