

Onorato a Piombino: un hub per l'import di auto

LOGISTICA

Il gruppo italiano con Ars Altmann costruirà un terminal da 300mila mq

L'investimento è pari a 17 milioni e darà lavoro a un'ottantina di addetti

Silvia Pieraccini

Il nuovo porto di Piombino attira due gruppi leader come Onorato Armatori e il tedesco Ars Altmann, tra i principali operatori di logistica automotiva (375 milioni di fatturato 2018). I due hanno stretto un'alleanza strategica per costruire un terminal auto da 300mila metri quadrati affacciato proprio sul porto toscano.

L'operazione – benedetta ieri a Firenze dal presidente regionale Enrico Rossi – è guidata da una joint venture al 50% Onorato-Altmann, battezzata Manta Logistics, che investirà 17 milioni di euro per realizzare un hub destinato ad accogliere auto di nuova produzione in arrivo dagli stabilimenti del Centro-est Europa su treni e camion firmati Altmann (il gruppo possiede tremila vagoni ferroviari per il trasporto di mezzi gommati e 650 camion). A Piombino le auto (prevista una movimentazione di 230mila veicoli) saranno stoccate e preparate, prima di essere imbarcate sulle navi dirette nei Paesi del Mediterraneo. Il terminal darà lavoro a circa 80 addetti.

Per il gruppo Onorato è un debutto nel business del traffico di auto: «Sono storicamente legato ai porti della Toscana – spiega il presidente Vincenzo Onorato – e con questo progetto voglio contribuire a dare lavoro alla Compagnia portuale di Piombino che sta vivendo una fase difficile. Per noi si tratta di una diversificazione del business anche se parziale, perché le auto viaggeranno su nave». Per il gruppo Altmann è la prima volta in un porto italiano, visto che gli altri due hub posseduti in Italia sono “terrestri”: a Piadena (Cremona) e a Lonato (Brescia).

Sul fronte autorizzativo, Manta Logistics ha presentato una manifestazione d'interesse per quasi 500mila mq all'Autorità portuale

del Mar Tirreno settentrionale (sovrintende su Livorno e Piombino), che da marzo scorso è commissariata a seguito di un'inchiesta per abuso d'ufficio nella concessione temporanea di alcuni accosti del porto livornese, inchiesta che ha portato all'interdizione per un anno dai pubblici uffici del presidente Stefano Corsini e del segretario generale Massimo Provinciali. «Chiediamo al commissario dell'Authority di fare in fretta, e di vagliare la richiesta del terminal auto già nel prossimo Comitato portuale», ha sottolineato Rossi firmando il protocollo d'intesa con i due gruppi industriali e limitandosi a dire che aspetta di «vedere come andrà a finire l'inchiesta». Una volta varato il progetto, l'Authority dovrà poi attivare una procedura di evidenza pubblica per sollecitare proposte alternative. «Partiremo quando otterremo la concessione – ha sottolineato Massimo Ringoli, co-amministratore di Manta Logistics – questo terminal è importante perché permetterà un collegamento diretto con l'Europa centrale e porterà traffici nuovi».

Quello dei traffici è un punto delicato perché le auto sono da sempre un business strategico del (vicino) porto di Livorno, e il timore già affiorato è che il nascente hub di Piombino, accogliendo mezzi di tutte le marche, sottragga lavoro a quello livornese. «A noi non interessa tanto sostituirsi ad altri operatori quanto puntare all'efficienza logistica», ha provato a chiarire Altmann.

Dal canto suo, l'hub piombinese sarà costretto a partire afflitto da carenze infrastrutturali, visto che le tre opere in cantiere – innanzitutto il prolungamento dei binari fino alle banchine, poi la rimodulazione delle gallerie della linea Tirrenica e quella del tunnel della linea ferroviaria Prato-Bologna – sono lontani dal traguardo.

In ogni caso il terminal auto partirà quasi certamente prima degli altri investimenti annunciati da tempo al porto di Piombino «anche se questo non esclude quelli», ha assicurato Rossi. Si tratta di Pim-Piombino Industrie Marittime (formata da Saipem, San Giorgio del Porto e Fratelli Neri), che dovrebbe investire 14 milioni di euro per costruire il primo polo nazionale di demolizio-

ne e refitting navale con un obiettivo ambizioso: diventare punto di riferimento per il Mediterraneo, realizzando un'attività compatibile con l'ambiente e la sicurezza e facendo concorrenza al Sudest asiatico dove oggi avviene, anche in modo non regolamentato, la demolizione della quasi totalità delle navi. Ma il progetto, annunciato nel 2015 (nel settembre 2016 era stato sottoscritto l'atto di concessione delle aree portuali), non ha ancora visto la luce anche se Rossi ieri ha detto che «è confermato».

Una conferma che fa «sorridere» il gruppo Onorato – da tre anni impegnato a combattere una battaglia senza esclusione di colpi con l'altro armatore del traffico traghetti, Grimaldi Lines, che ha per oggetto le banchine del porto di Livorno – che ieri non ha risparmiato frecciate all'Autorità portuale, accusata da tempo di favorire proprio Grimaldi: «La gestione dei rapporti con i gruppi privati da parte dell'Authority – ha scritto Onorato in un comunicato – non ha permesso ai consistenti investimenti attuati negli ultimi anni su Piombino di generare gli effetti occupazionali sperati: il tutto in un quadro di traffici e di attività commerciali che sul porto di Piombino si sono fino a oggi rivelati drammaticamente inadeguati e deludenti».

L'altro investimento annunciato ormai da anni è quello da 40 milioni di Nuovo Pignone-Baker Hughes (General Electric), intenzionata a realizzare un cantiere per l'assemblaggio dei moduli industriali per oil&gas sull'esempio di quello di Avenza di Carrara. I tempi però saranno più lunghi del previsto: nel novembre scorso è stato firmato il protocollo d'intesa con le istituzioni e ora dovrà essere stabilito il (nuovo) cronoprogramma per la partenza dei lavori: Nuovo Pignone (che ha presentato richiesta di concessione nel luglio 2016) aspetta la messa a disposizione dell'area portuale di 200mila mq.

Hub per l'import-export di auto; polo per la rottamazione delle navi; cantiere per l'assemblaggio dei moduli industriali sono i tre progetti che dovrebbero dare linfa al rilancio di Piombino, a fianco delle acciaierie ex-Lucchini ora in mano agli indiani di Jindal. Un futuro che per adesso resta sulla carta.

I NUMERI

300mila

I metri quadrati del terminal

Onorato e Ars Altmann hanno stretto un'alleanza strategica per costruire un terminal auto da 300mila metri quadrati affacciato proprio sul porto toscano

230mila

La movimentazione di veicoli

È prevista una movimentazione di 230mila veicoli. Le auto saranno stoccate e preparate, prima di essere imbarcate sulle navi dirette nei Paesi del Mediterraneo

17 milioni

L'investimento

È previsto un investimento di 17 milioni per la realizzazione dell'hub



Terminal. L'operazione è guidata da una joint venture al 50% Onorato-Altmann, battezzata Manta Logistics