

Anche Piombino ora punta sui traffici auto: in campo Onorato e il colosso tedesco

Da sinistra Ringoli, Altmann, Rossi, Onorato e Giuiani alla firma dell'intesa nella sede della Regione

È un settore in cui Livorno mette a segno record da tre anni consecutivi. I protagonisti: è un flusso nuovo, non portiamo via niente

Mauro Zucchelli 17 APRILE 2019

FIRENZE. La famiglia Grimaldi aveva messo le proprie navi a Livorno per rompere l'egemonia dell'avversario di sempre, la famiglia Onorato, sulle rotte per la Sardegna. La lite fra i due big delle flotte è stata infinita come una telenovela. E adesso gli Onorato vanno ad attaccare uno dei traffici-chiave dei Grimaldi: le auto nuove spostate via nave fra i continenti. Lo fanno avanzando a Piombino la richiesta di concessione di 50mila metri quadri di banchina (ma destinati a crescere fino a 300mila e oltre). Lo fanno per una tipologia di traffico che finora ha avuto in Livorno il principale porto di riferimento: anzi, proprio il 2018 è stata l'annata record – il terzo consecutivo - per lo scalo labronico che ha visto transitare dalle nostre banchine 666mila auto nuove. Senza contare che è sulla rampa di lancio il progetto per l'allargamento dell'autoporto al Faldo (zona Vicarello). Non basta: è una movimentazione per Livorno ad alta intensità di occupazione, sono stati saturati anche nuovi piazzali lungo lo Scolmatore.

E' l'ennesimo atto della guerra fra le due dynasty? E' l'inizio di un duello fra Livorno e Piombino sul fronte della movimentazione di auto?

Vincenzo Onorato non ha mai avuto remore quando c'era da andare all'attacco del gruppo concorrente ma, in realtà, stavolta ce la mette tutta per accreditare una visione differente: non si tratta di andare a strappare traffici a Livorno bensì di portare in Italia un altro canale di traffico di auto nuove che non c'è mai stato. Sulla stessa lunghezza d'onda anche il governatore Enrico Rossi.

È stato proprio Rossi a tenere a battesimo l'alleanza che il gruppo Onorato ha messo in piedi con Ars Altmann, big bavarese nella logistica auto presentato come "numero uno in Europa nel settore" (flotta di oltre 3mila vagoni ferroviari specifici e 650 camion in grado di trasportare qualcosa come 3,5 milioni di auto nuove movimentate da un migliaio di addetti in 19 basi operative che in Europa valgono 4 milioni di metri quadri di piazzali).

Siamo nella sede della Regione a Firenze a un passo dal Cupolone del Brunelleschi, e a firmare l'intesa con Rossi sono il sindaco piombinese Massimo Giuliani e l'amministratore di Manta Logistics, Massimo Ringoli. Davanti a loro lo stato maggiore degli Onorato, col padre Vincenzo e il figlio Achille, più l'amministratore delegato della società tedesca, Maximilian Altmann.

È proprio Altmann a spiegare che a nord delle Alpi escono dalle fabbriche di auto dieci milioni di veicoli nuovi da consegnare agli acquirenti in tutto il mappamondo, finora sono stati spediti imbarcandoli negli scali nordeuropei e ora ci si pone l'obiettivo di inviarne centomila da Piombino. Le marche? Bocche cucite ma le indiscrezioni fanno riferimento sia alle case automobilistiche tedesche (Audi, Mercedes, Opel, Bmw, Volkswagen, Daimler) sia a produttori di nicchia ma di altissima gamma (Maserati). Le direttrici di traffico? Direzione Estremo Oriente, l'esatto contrario di quel che accade con i container (e anche con le auto asiatiche che fanno capo a Livorno).

Il progetto prevede un investimento di 17 milioni di euro per una prima richiesta di 50mila mq, che puntano a diventare 300mila. Con un'ottantina di posti di lavoro e la messa in moto di un indotto che vale 100 milioni di euro. La società esiste da dicembre, la richiesta di concessione è stata avanzata all'Authority «già a marzo» (e integrata in aprile). Il governatore auspica che il commissario Pietro Verna «la porti all'esame del prossimo comitato di gestione» perché «non c'è un minuto da perdere».

A questo punto l'Authority dovrà lanciare un bando di evidenza pubblica per stanare eventuali soggetti interessati a presentare una loro

controproposta e a avviare la comparazione, salvo poi un'ultima possibilità di rilancio da parte del proponente iniziale.

Sta di fatto che Palazzo Rosciano, quartier generale dell'istituzione portuale, è a bagnomaria: vertici decapitati dall'interdizione per 12 mesi decisa dal gip in base all'inchiesta choc sulla radice di Darsena Toscana, sostituiti provvisoriamente dall'ammiraglio Pietro Verna, ma in questi giorni in attesa della decisione del Riesame che dovrà o confermare o annullare la sospensione. «Ho fiducia – dice Rossi - nel lavoro dei magistrati, al tempo stesso rilevo che le contestazioni sono per questioni di carattere amministrativo e non per qualcosa di più grave. Dunque sono in attesa delle determinazioni del Riesame: se l'interdizione sarà revocata mi rivolgerò al presidente reintegrato, se sarà confermata tornerò a parlare con l'ammiraglio commissario. Mi interessa un'unica cosa: nei porti abbiamo speso (a Piombino) o ci siamo impegnati a spendere (a Livorno) complessivamente 600 milioni di euro, nessun'altra Regione l'ha fatto. È per questo che ripeto: non bisogna perdere un minuto».