

A photograph showing four men in business suits shaking hands in a room with a large mural. The man on the far left is partially visible, wearing a dark suit and glasses. The man next to him is wearing a dark suit and glasses, and is shaking hands with the man in the center. The man in the center is wearing a dark suit and glasses, and is shaking hands with the man on the far right. The man on the far right is wearing a blue suit and glasses, and is shaking hands with the man in the center. In the background, there is a large mural depicting a landscape with trees and a building. A small table with papers is visible in the foreground.

Firenze – “I porti toscani li ha pagati la Regione, circa 600 milioni di euro, è un suo diritto-dovere occuparsi del loro sviluppo”. È in questa frase del governatore Enrico Rossi che si concentra il senso del protocollo firmato oggi (e della relativa presentazione) da Regione Toscana, Comune di Piombino e Manta Logistics per “favorire” (questo il termine usato ufficialmente) la realizzazione del progetto di un nuovo terminal auto nello scalo di Piombino presentato dalla newco pariteticamente controllata dalla Moby del Gruppo Onorato e dal colosso tedesco dell’automotive Ars Altmann.

La valenza dell'iniziativa regionale è squisitamente politica e dice molto del rapporto fra Rossi e l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Settentrionale, cui spettava e spetta concretizzare gli investimenti fatti dalla Regione a Piombino, finora rimasti al palo malgrado anni di annunci e rimpalli relativi agli investimenti di Nuovo Pignone (General Electric) e PIM-Piombino Industrie Marittime: "Queste iniziative sono state confermate dai diretti interessati ed anzi attendiamo sviluppi a breve. Ma nel caso di Manta c'è una differenza fondamentale, perché un'istanza di concessione è già stata depositata in AdSP e ci aspettiamo

che la richiesta venga trattata nel prossimo Comitato di Gestione. In questo il commissariamento dell'ente potrebbe accelerare i tempi" ha eloquentemente rincarato Rossi.

Le frecciate all'AdSP, del resto, sono partite anche dagli Onorato. Achille, CEO del gruppo, ha diplomaticamente ricorso a un sorriso nell'evidenziare come "le nostre due istanze (richiesta e ampliamento) non siano ancora state pubblicate (e quindi l'iter di rilascio, che dovrà presumibilmente prevedere anche un'evidenza pubblica, non sia nemmeno partito, *nda*)", Vincenzo, il patron ha ribadito l'opinione alzo zero sulla gestione Corsini-Provinciali dell'AdSP, "un far west".

Registrato anche l'ultimo sassolino politico del governatore – "La Toscana, ignorata dai MoU con Pechino, la sua Via della Seta è andata a cercarsela" –, l'incontro ha anche dato spazio ai contenuti del progetto.

"Abbiamo prima presentato un'istanza per 70mila mq e poi una richiesta di ampliamento per ulteriori 215mila, per 20 anni. Il progetto, che a regime prevede la movimentazione di 230mila auto l'anno, prevede l'uso esclusivo di una banchina ma è compatibile per il previsto ritorno alla pubblicità dei moli" ha dettagliato l'amministratore delegato di Manta Massimo Ringoli.

Confermati poi il piano industriale da 17 milioni di euro di investimento e il previsto ricorso alla manodopera locale, in particolare l'art.16 Compagnia Portuali, già socio di Moby in Tuscan Terminal (frequenti i richiami di Vincenzo Onorato alla figura dell'"amico Stelio Montomoli", ex segretario dell'AP piombinese e storica figura della politica e del sindacalismo locale scomparso nel 2016). Ringoli ha infine detto che "Manta è pronta ad operare da che otterrà la concessione, anche prima di avere i binari in banchina, intervento che comunque RFI ha già programmato".

L'accessibilità ferroviaria di Piombino è stato uno degli atout che ha convinto Maximilian Altmann, chairman del gruppo tedesco, forte di una flotta di oltre 3.000 vagoni ferroviari e 650 camion, di una movimentazione annua di 3,5 milioni di autovetture nuove e di basi operative in 19 location in Europa per oltre 4 milioni di metri quadri e mille addetti: "Sul Mediterraneo però non avevamo ancora uno sbocco e Piombino ci è sembrata la location ideale, in particolare come base marittima per l'export dei 10 milioni di veicoli che vengono prodotti a nord delle Alpi ogni anno, anche se per iniziare un target di 100mila veicoli ci sembra adeguato".

Marchi tedeschi, ma non solo: "Il gruppo FCA è già nostro cliente, anche se credo che per gli stabilimenti di Cassino e Melfi altri scali restino meglio piazzati. Certo ci sono anche produzioni in altre zone d'Italia molto appetibili, ad esempio quelle di Maserati". Se la parte terrestre è appannaggio di Altmann, quella marittima tocca ad Achille Onorato ed inevitabile è pensare che chi nasce armatore l'armatore faccia, anche al netto della suggestione evocata da un recente incontro con una delegazione cinese (reso noto dal 'nemico' Mauro Pili): "Ora dobbiamo imparare il nuovo mestiere del terminalista automotive, per gli investimenti in car carrier vedremo".

Andrea Moizo