LA GAZZETTA MARITTIMA

I QUADERNI.

Lorenzini & C. 2022

SCAFFALATURE | SOPPALCHI | AUTOMAZIONI

gigoni.com

SOMMARIO

9 Bene le nuove aree, ora urge dla strettoia del Marzocco

13 Varco Galvani, impegno condiviso

14 Passato, presente e anche futuro prossimo

LA GAZZETTA MARITTIMA
Organo ufficiale della «SPEDIMAR», Associazione fra le Case di Spedizioni Marittime

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

Commerciale/PR/Amm.
STEFANO BENENATI

Grafica e impaginazione
GRAZIA BOSONE

Direzione e redazione
57123 Livorno - Via Fiume, 23
Tel. 0586893358 - Fax 0586892324

E-mail:redazione@lagazmar.191.it
Amministrazione e pubblicità
Società Editoriale Marittima a R.L.
57123 Livorno

USPI Associata all'USPI Unione Stampa Periodica Italiana

È vietata la riproduzione anche parziale di articoli, grafici e fotografie senza citarne la fonte.

Fotocomposizione: «La Gazzetta Marittima» - Tel. 0586893358

Stampa: Centro Tipografico Livornese s.n.c. - Tel. 0586806376

Supplemento a
"LA GAZZETTA MARITTIMA"
n° 88 del 19 Novembre 2022 - P.I. 45%

Lorenzini & C.: anatomia d'un successo

Non vorrei cominciare con un… Amarcord: ma il Terminal livornese Lorenzini, quello della sponda Est della Darsena Toscana, l'ho visto nascere e crescere, con moto uniformemente accelerato. Ed ho conosciuto fin da ragazzi - o quasi - i due fondatori: Enio ed Ugo. Giovani di belle speranze, con una visione che a quei tempi era quasi visionaria (e scusate il gioco di parole). Volevano affrancarsi dal lavoro bruto sulle banchine e creare qualcosa di loro. Di lavoro, ovviamente: ma anche che guardasse a un porto che stava facendo i primi confusi passi verso un futuro ancora non chiaro, ma certo.

Oggi Enio Lorenzini, insieme ai figli di Ugo Grifoni - che è mancato a metà dell'opera, lasciando però una degna eredità di valori e di impegno - può dire legittimamente di aver creato un impero. Poco più di sette anni fa Lorenzini è stato affiancato nella proprietà della Lorenzini dal colosso mondiale dei contenitori e delle crociere (ma oggi non più soltanto) Mediterranean Shipping Company. Sono stati sette anni nei quali anche Gianluigi Aponte e i suoi di MSC, insieme ad Enio, suo figlio Francesco e i figli di Ugo Averardo e Daniele Grifoni, hanno sempre guardato avanti, proponendo ed aiutando un modello di porto multipurpose che non ha rinunciato ad alcuna modalità di trasporto né ad alcuna tipologia di carico. La conseguenza è stata il progressivo impegno a potenziare sia l'hardware che il software del terminal, senza però

DA OLTRE 40 ANNI CON MSC
AL SERVIZIO DELLA CLIENTELA, VERSO
LE PRINCIPALI DESTINAZIONI DEL MONDO

LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it

tradire quella che è la spinta sociale di chi ha conosciuto anche i giorni difficili della vita: ovvero il rispetto del lavoro altrui, l'affetto per la propria gente, il vero dolore quando qualcuno della "band of brothers" come diceva Nelson del suo equipaggio, ha chiuso il proprio ciclo di vita. L'orgoglio di Enio, di Daniele, Francesco ed Averardo è sempre stato quello di conoscere gli oltre cento dipendenti del terminal uno per uno, con le loro qualità e i loro problemi. C'è voluta la tragica pandemia degli anni passati, per esempio, per interrompere la grande cena natalizia di tutti i dipendenti al Calesse di Quercianella: dove anno per anno li guardavamo l'un l'altro, valutando su ciascuno i segni del tempo ma anche il rinnovato affetto e la rinnovata stima. Chi oggi non c'è più - scusatemi la disgressione - è come se ci fosse ancora.

*

Quest'ultimo anno ormai in chiusura, il 2022, per il Terminal Lorenzini e per la sua "band of brothers", è stato non solo importante come gli altri, ma anche sotto certi aspetti determinante. Nella breve intervista che segue - Enio non è mai stato un chiacchierone - leggerete come il riassetto delle aree che sfociano sulla Darsena Toscana stia rappresentando davvero un passo avanti per la razionalità dei servizi ma anche per l'immagine del porto. Un porto definito per troppi anni "un insieme di pollai". Dove ciascuno cercava di arraffare più metri quadri possibili anche andando a collidere - o addirittura a invadere - aree di altri o pubbliche con funzioni pubbliche. Il riassetto pazientemente cucito dall'AdSP - con l'impegno diretto del presidente Luciano Guerrieri e del segretario generale Matteo Paroli - sembra avviato verso una specie di miracolo: quello di trovare quasi tutti d'accordo sulle varianti, compresi coloro che hanno dovuto rinunciare a qualcosa. Il porto ne sta uscendo più ordinato: ancora con il limite insuperabile (per ora) della coperta troppo corta, ma almeno con una chiara definizione di diritti e doveri sulle aree. E con una progressiva diminuzione di quella massa di contenzioso che ha fatto il porto di Livorno lo scalo record per ricorsi al TAR.

*

Perché scrivo limite insuperabile per ora? Perché l'obiettivo è la famosa, o famigerata, piattaforma Europa. Seppure ridimensionata rispetto agli appetiti iniziali a una prima fase come darsena e terminal container, il progetto dovrebbe finalmente liberare il porto che oggi gravita tra canale industria e Darsena Toscana, trasferendo i due terminal contenitori (Lorenzini e TDT) nella nuova struttura a mare. Ne consegue che rimarrebbero per i traffici ro/ro - che oggi piangono e si arrangiano alla peggio malgrado la loro importanza - le due sponde della Darsena Toscana e gli spazi retrostanti. Avrebbero più agio finalmente anche i terminal come la Sintermar - dove si arrabattano ad oggi le navi più moderne che scalano Livorno, quelle del Gruppo Grimaldi - e ovviamente i servizi affastellati dentro la Darsena 1,

T.O.DELTA

OUR NETWORK YOUR SUCCESS

salesimp@todelta.it

39-0586243907

www.todelta.it

quella che ai miei tempi era conosciuta cimeli porto degli americani. Più respiro, più aree, più potenzialità per tutti.

*

In attesa del nuovo paradiso portuale, il Terminal Lorenzini non è rimasto con le mani in mano. Raccontammo già qualche anno fa che s'era impegnato con le proprie risorse ad allargare e potenziare il varco portuale Galvani diventato asfittico proprio per la crescita esponenziale dei traffici tra sponda Est e Darsena 1. Sono state potenziate le gru di banchina, sono state migliorate le banchine stesse, si è organizzato il servizio nella palazzina non solo per facilitare il lavoro degli addetti ma anche per aprire al rapporto umano con ogni singolo dipendente. Nel 2015 pubblicammo il ciclico Quaderno sulla Lorenzini con in copertina una veduta aerea del terminal: ve la ripropongo qui sotto, senza commenti, perché saprete certo paragonarla alla realtà delle foto di questi giorni all'interno. Malgrado le crisi, malgrado il Covid, malgrado la coperta troppo corta, i Lorenzini e i Grifoni - insieme alla macchina "da guerra" di MSC sono ormai candidati naturali. Fanno parte dello sperato gruppo unificato che gestirà la sospirata - anzi, sospiratissima - Darsena Europa. Sperando che non debbano passare altri vent'anni per averla.

Antonio Fulvi

Livorno, Port for Tuscany

www.portodilivorno2000.it

porto di livorno 2000

L'INTERVISTA A ENIO LORENZINI, PRESIDENTE DELL'OMONIMO TERMINAL

Bene le nuove aree, ora urge la strettoia del Marzocco

Enio Lorenzini

Enio Lorenzini è un personaggio. Non saprei descriverlo in altro modo, eppure lo conosco da sempre. È un duro, sotto la maschera di un sorriso qualche volta anche amichevole, ma sempre con una punta ironica. Chi gli vuol male - e al mondo c'è sempre qualcuno che vuol male a qualche altro - sostiene che è metà lupo e metà volpe. Può anche darsi: di questi tempi, dice il vecchio proverbio "Chi pecora si fa, lupo la mangia". Di sicuro non sarebbe facile mangiare Enio: come minimo, rimarrebbe di traverso.

Ho cercato tante volte di intervistarlo, ma al massimo ne scappa sempre una chiacchierata tra amici. E per le foto, vuole solo una inquadratura: quella con alle spalle la foto del Vespucci, il veliero della nostra Marina: un regalo del fratello. Dimostrazione ulteriore che gli affetti di famiglia contano per lui più di tutto, come il costante ricordo - sofferente - dell'amico e socio Ugo Grifoni scomparso nel 2020. In azienda i figli di Ugo, Michela, Averardo e Daniele sono come i suoi figli. Sono il presente e insieme un promettente futuro.

Ugo, o meglio signor presidente, parliamo di lavoro. Hai già detto di recente che il riassetto delle aree deliberato dall'AdSP è un buon passo avanti nel porto.

"L'ho detto e lo ripeto. Non era facile conciliare tante esigenze in così poco spazio disponibile. Per noi è arrivata la disponibilità di nuovi spazi, ma anche

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata

Inaugurato a Dicembre 2016, primo caso in Italia, il collegamento ferroviario diretto tra TDT e linea tirrenica. Eliminando il passaggio della merce nella stazione di smistamento, si garantiscono tempi di transito ridotti e maggiore affidabilità degli orari.

La posizione strategica, gli accessi diretti al sistema autostrade ed i collegamenti ferroviari, fanno del TDT il Terminal ideale al servizio dei mercati del Centro e Nord Italia.

TDT è oggi il principale punto di riferimento per la logistica portuale del freddo in Italia.
Gli investimenti in nuove tecnologie e risorse umane qualificate garantiscono alti standard di efficienza, affidabilità e sicurezza, valori chiave per il Gruppo GIP.

TDT
GIP GROUP

Sede Legale: V.le Mogadiscio, 23
Darsena Toscana sponda ovest - 57123 Livorno
Tel. +39 0586.258111 - Fax +39 0586.258240
segreteria@tdt.it - www.tdt.it

e specialmente la gestione di quella che era una strada demaniale, parallela alla banchina, che spezzava le aree indispensabili per depositare merci varie e contenitori. Anche gli accordi con i portuali per altri pezzetti di porto sono importanti e benvenuti."

La caccia agli spazi confermerebbe che i traffici, malgrado la crisi, sono cresciuti.

"Sia la movimentazione delle merci varie, in particolare impiantistica, sia dei contenitori, sta segnando un trend di crescita, con un recupero quasi totale dei numeri di pre-Covid. Cambiano semmai alcuni dei paesi con i quali si svolgono gli interscambi marittimi: la guerra, le tensioni politiche, lo sviluppo delle tecnologie richiedono nuovi orizzonti. Nella situazione mondiale d'oggi non possiamo lamentarci dei risultati del terminal."

Però in Darsena Toscana e anche nel canale industriale c'è preoccupazione per il ritardo dell'approfondimento e allargamento della strettoia del Marzocco.

"È una preoccupazione condivisa. Quando è stato avviato il lavoro del microtunnel, che dovrà consentire di togliere i tubi Eni dal fondale approfondendolo e allargandolo, si parlava di completare tutta l'operazione entro il 2022. Poi ci sono stati i noti problemi di allagamento di un pozzo, la trafila sui nuovi costi del nuovo progetto, infine i lavori di totale apertura del tunnel conclusi all'inizio di quest'anno. L'Eni da parte sua ha iniziato a lavorare per passare nel microtunnel i nuovi cavi ma oggi tutto procede con molta lentezza, per non dire peggio. E il canale rimane stretto e poco profondo, un grosso limite per le navi attuali. Un limite che qualcuno ci ha fatto capire non sarà risolto prima di un altro paio d'anni almeno."

Il nuovo termine coinciderebbe dunque con l'avvio operativo della Darsena Europa, previsto all'inizio per il 2026…

"Ci credi davvero che anche questo termine sia reale? Con i ritardi legati alla prima fase dei lavori foranei, bloccati per mesi dagli extracosti, se vogliamo essere realisti dobbiamo spostare di qualche altro anno le speranze. Ecco perché allargare e approfondire la strettoia del Marzocco è un'urgenza prioritaria. Le compagnie di navigazione scalpitano e i porti concorrenti ci provano a farsi sotto".

Ultimo tema, la cosiddetta transizione ecologica. Che cosa state facendo?

"Stiamo facendo il possibile, con le normative e con le tecnologie disponibili. Ma è chiaro che il problema va affrontato alla radice, cioè intervenendo da parte dello Stato sui costi dell'energia che ci stanno strangolando. Elettrificare tutto quanto è elettrificabile sarà certo utile all'ambiente e a chi ci lavora, ma non può realisticamente convivere con i bilanci delle aziende a questi livelli. Ci addolora, perché per noi la salvaguardia della salute dei lavoratori è prioritaria".

Lo si vede dai tanti cartelli che invitano gli autisti all'attenzione, la gente di banchina alle dotazioni di sicurezza, tutti i visitatori e rispettare precedenze, incroci con i mezzi, carichi sospesi. Si è sempre accompagnati da avvisi e richiami alla sicurezza…

"Non sono solo i cartelli che vogliono far tenere alta la guardia. La formazione è costante, i controlli altrettanto. Nel mondo del lavoro portuale, a volte convulso e con variabili indipendenti dalla volontà dei singoli, gli incidenti sono sempre in agguato. Ma per tutti noi conta più la sicurezza che non battere i record delle rese. Alla nostra gente ci teniamo".

(A.F.)

SISAM
WE DELIVER

logistics@sisam.it
39-0586243810
www.sisamgroup.com

Varco Galvani, impegno condiviso

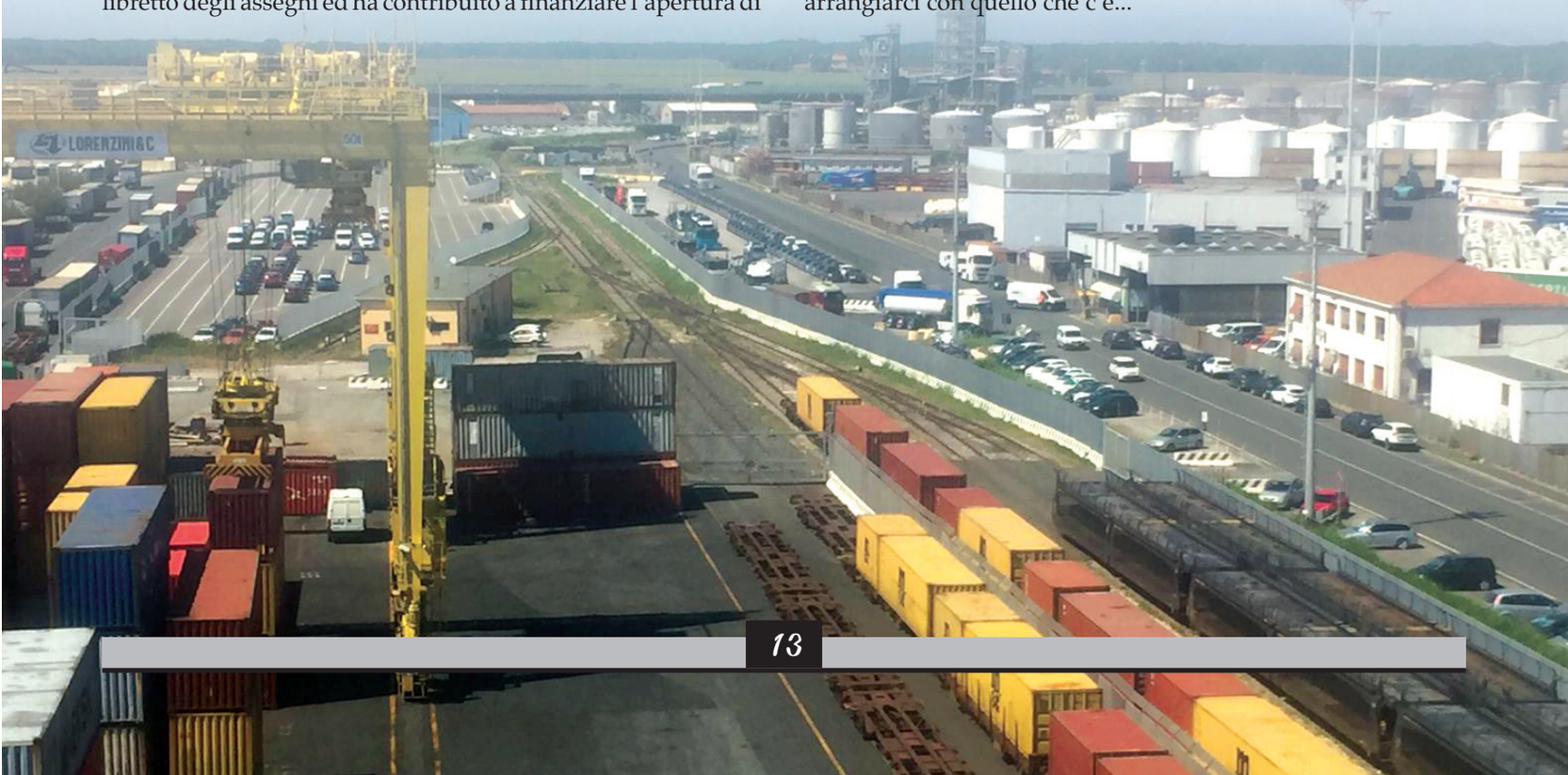
Varco Galvani.

Può sembrare un dettaglio, ma i varchi doganali di un porto sono insieme la bocca dalla quale passano le merci destinate alle navi: e in senso contrario, l'uscita delle merci arrivate via nave verso le direttrici di destinazione. Meglio funzionano i varchi, più veloci sono le operazioni sia d'ingresso che d'uscita, più un porto è efficiente.

Il Varco Galvani ha una lunga e travagliata storia perché inizialmente serviva soltanto pochi traffici e la sponda Est della Darsena Toscana era più che altro un rifugio peccatorum, dove finivano navette in disarmo, traffici modesti (e dove fu ospitata anche la tragica carcassa bruciata del "Moby Prince").

Lo sviluppo delle aree ha portato poi a valorizzare sempre più il Varco Galvani, finché alcuni anni fa invece di un varco si era qualificato purtroppo come un pertugio: un punto di sosta prolungato sia in ingresso che in uscita, con file di camion, autisti incazzati, personale stremato. Tutti i richiami per interventi esaustivi si erano scontrati con la indisponibilità finanziaria degli apparati pubblici. E così la Lorenzini ha messo mano al libretto degli assegni ed ha contribuito a finanziare l'apertura di un terzo passaggio, ritenuto da tempo urgente. Un intervento che se non è stato - né poteva essere - una panacea totale, ha però contribuito a migliorare nettamente la situazione.

Basta oggi il varco così come strutturato? Alla Lorenzini non si esprimono, perché capiscono le difficoltà della gestione avendone il contatto quotidiano diretto, quasi fisico vista la vicinanza. Ma è chiaro che malgrado alcuni importanti miglioramenti - come i pass elettronici che la stessa Lorenzini ha consegnato ai propri autisti e clienti - il varco rappresenta ancora un punto delicato, dove a seconda delle ore e degli arrivi di più navi a banchina si possono creare veri e propri "tappi". Gli operatori che se ne servono danno atto anche al personale della Dogana della buona volontà e dell'impegno, come danno atto agli addetti delle agenzie di vigilanza che vi operano. Ma l'aumentato livello dei controlli di sicurezza imposto dalle normative è anch'esso una penalizzazione rispetto ai sognati standard di velocità che contraddistinguono tanti porti moderni, sia in Nord Europa che specialmente nel Far East. Aspettando la Darsena Europa, non si può far altro che arrangiarci con quello che c'è...



Passato, presente e anche futuro prossimo

Ugo Grifoni

Vogliamo chiudere questo nostro quaderno ricordando, con poche parole ma con molto affetto, quello che il cartello esposto all'ingresso del terminal ricorda a sua volta a chi entra: riportiamo cartello, perché è una sintesi perfetta della volontà dei fondatori, Enio Lorenzini e Ugo Grifoni. Ci sembra anche giusto riportare in questa stessa pagina una vecchia foto di Ugo davanti a quel mare che aveva tanto amato.

Dalle memorie ai fatti d'oggi. Per quanto condizionato dalla strettoia del Marzocco, che si sperava fosse ormai stata superata grazie ai lavori del microtunnel - e invece ritarda per ritardi dell'Eni - il terminal sta macinando traffici nella sua connotazione "multipurpose": come si vede dalla pur essenziale tabella, ci sono tre colonne specifiche: la prima riguarda l'impiantistica, che è un settore dove il terminal ha sempre lavorato forte, la seconda colonna riguarda la merce varia in metri cubi, altro settore importante e storico; la terza colonna riguarda invece i contenitori in unità Teu, che con il principale cliente MSC sta segnando cifre che riportano all'andamento pre-Covid malgrado la guerra tra Russia a Ucraina abbia comportano alcuni problemi verso il Mediterraneo Orientale.

Le prospettive per il 2023 seguono quelle più in generale della macro-economia mondiale: ci sono molte incertezze, e anche le notizie della riduzione degli ordini delle navi portacontainer ai cantieri possono rappresentare un elemento di timore, malgrado MSC abbia invece continuato a sviluppare il proprio parco navale. Siano però in tempi di incertezze globali: e proprio in questi tempi si conferma la volontà del terminal e del mondo del lavoro di non cedere ai timori.

Scriveva Gabriele D'Annunzio: Memento Audere Semper. Ricorda di osare sempre. Con intelligenza e senso della misura, vale ancora oggi.

mese	tons.	metri cubi impiantistica	container in Teus
gennaio	1600	6700	13000
febbraio	2600	13600	11500
marzo	2181	12500	17500
aprile	1500	12000	12800
maggio	2300	17000	13000
giugno	1700	6300	11000
luglio	7800	10000	15000
agosto	1600	4500	11000
settembre	1300	5600	15000
ottobre	1400	5000	15000
	23981	**93200**	**134800**
previsione 2022	tons.	metri cubi impiantistica	container in Teus
	41000	**205000**	**162000**

Storia della Lorenzini.

Un'eccellenza marittima internazionale a Genova

Agenzia Marittima
LE NAVI

Genova Headoffice
Torino • Milano • Bologna • La Spezia • Civitavecchia • Roma • Napoli • Gioia Tauro
Bari • Palermo • Pozzallo • Catania • Ravenna • Ancona • Venezia • Trieste

Agenzia Marittima Le Navi S.p.A.
Via Balleydier, 7N - 16149 Genova
Tel. +39 010 64721 - Fax 010 6472409 - E-mail lenavi_itgoa@msclenavi.it

www.lenavigroup.it

GRIMALDI LINES

La **PRIMA COMPAGNIA**
Ro-Ro **GREEN** nel **MEDITERRANEO**

130
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39081496777 | cargo@grimaldi.napoli.it | http://cargo.grimaldi-lines.com