

LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.



**Benvenuto
punto PNAO!**

Speciale
Lorenzini & C. 2023



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

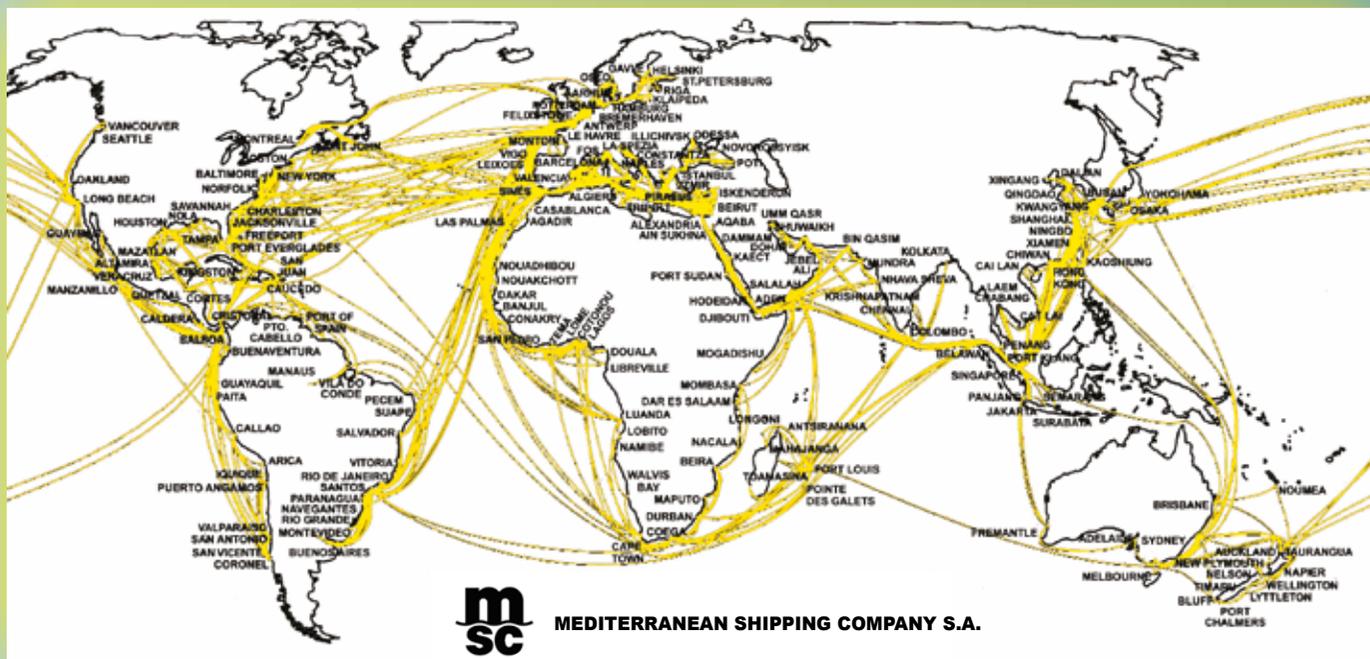
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

**DA OLTRE 50 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**

SOMMARIO

- 5 Un terminal che guarda sempre più avanti
- 9 "Multipurpose" e punto PNAO

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° 76 del 11 Ottobre 2023 - P.I. 45%

Tanto valore ai valori veri

Il terminalismo portuale è ormai una determinante indispensabile perché la logistica funzioni. Quando poi il terminal è costantemente aggiornato, pronto a rispondere alle esigenze del traffico, proiettato in avanti alla ricerca di sempre maggiore efficienza e sempre più opzioni, siamo vicini al massimo: se mai un massimo in queste cose fosse possibile.

Il terminal Lorenzini & C., di cui seguiamo da decenni lo sviluppo, i successi e anche i problemi, si è impegnato sempre, sia con le due famiglie che l'hanno creato - Lorenzini e Grifoni - sia con l'ingresso nella società del colosso MSC, in una caratterizzazione "multipurpose", che è poi diventato l'obiettivo, non sempre raggiunto, di altre realtà terminalistiche italiane.

Oggi il multipurpose del Lorenzini & C. sta assolvendo a un compito, nella logistica internazionale, che è diventato davvero vitale per la stessa economia dei paesi: cioè supportare le spedizioni del general cargo nel campo della ricerca, della canalizzazione e della rigassificazione del GNL. Basta visitare anche a volo d'uccello i piazzali del terminal per constatare che centinaia di grandi confezioni di oggetti "misteriosi", avvolti accuratamente in strati protettivi di tessuto e plastica che ne confermano la delicatezza, dopo stivate vicino alle banchine per la spedizione in tutte le parti del mondo. Su alcune si individuano anche le sigle dei costruttori, in particolare della Nuova Pignone. Sono in sostanza i pezzi di quelle che diventeranno le arterie portanti delle fondi energetiche di cui l'Europa - ma non solo l'Europa - è freneticamente assetata. Si può dire, se ci si perdona l'enfasi, che l'energia del prossimo futuro per l'Italia e non solo parte proprio dai piazzali del terminal livornese.

La guerra tra Russia ad Ukraine, come noto, ha accentuato la necessità di creare nuove vie alternative per le fonti energetiche: sia quelle fossili, che malgrado i tanti proclami di “greenwashing” hanno ed avranno ancora lunga vita; sia quelle più pulite, come le centrali eoliche anche galleggianti o su piattaforme marine, che la stessa Italia comincia finalmente a sbloccare.

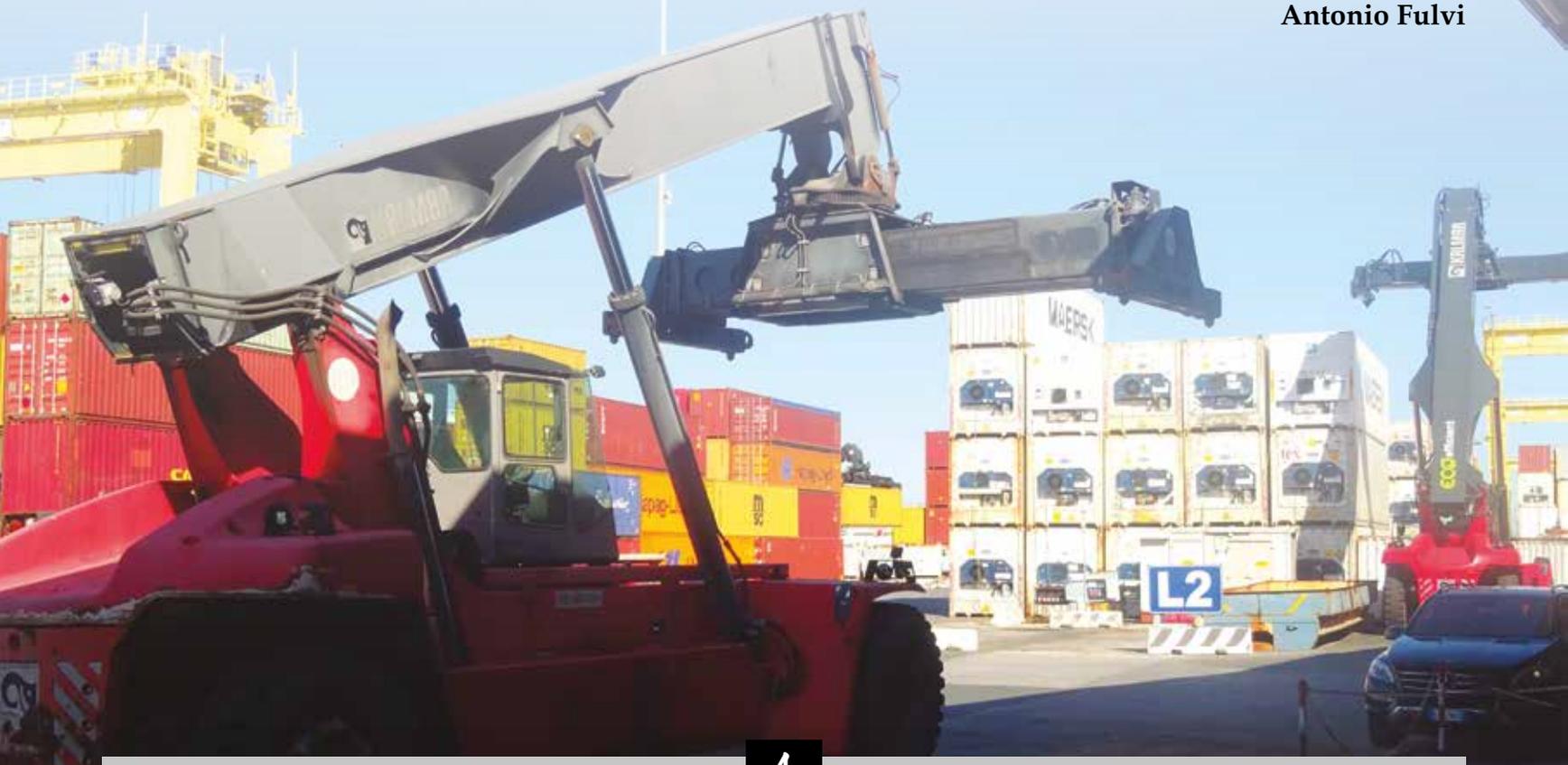
“Multipurpose” vuol dire, ovviamente, che anche i carichi più tradizionali, gli ormai onnipresenti contenitori, hanno la loro quota di presenza nel terminal. Non solo le navi di MSC, che si alternano quasi quotidianamente in banchina, ma anche quelle di altre compagnie più o meno in accordi di collaborazione, caricano e scaricano grazie a un sistema di grandi gru di banchina di cui il terminal si è dotato ormai da anni.

Altrettanto importante è il settore del “reefer”: alle spalle degli uffici, in un’area dove stanno costantemente sviluppandosi le officine, i ripari per i grandi messi semoventi, i magazzini per le merci deperibili e i servizi, c’è un mondo di contenitori refrigerati, ordinatamente accatastati sull’impianto multiplo delle prese di corrente.

Un terminal, dunque, davvero “multi”, che le famiglie Lorenzini con i loro uomini (Enio capostipite e Francesco) e Grifoni (Averardo e Daniele) hanno costantemente migliorato e potenziato.

Non vorrei chiudere questa ennesima presentazione del terminal, senza citare l’attenzione - e direi anche l’affetto - che Enio e i suoi dimostrano nei confronti del personale. Ci sono parecchi giovani, scelti accuratamente e accuratamente seguiti anche nelle loro problematiche personali, che rappresentano una garanzia per il presente e specialmente per il futuro. Anche nei momenti più duri della pandemia da Covid, “la mia gente” - come dice Enio - non si è mai sentita abbandonata: dalla tradizionale cena di fine anno al Calesse di Quarcianella, ai bonus. Ma specialmente, al rapporto umano. Che nel mondo del lavoro, come ben sa chi ne ha scalato tutti i gradini, è un valore superiore ad ogni altro.

Antonio Fulvi



Un terminal che guarda sempre più avanti



Enio Lorenzini



Daniele Grifoni

Enio Lorenzini e Daniele Grifoni sono oggi, nella guida del terminal in Darsena Toscana, quasi un'entità unica. Compiti divisi ma condivisi, nell'apprezzabile individualità di ciascuno. Così la nostra intervista sull'impresa questa volta è a due voci. Si alternano nelle risposte, ma si sente bene che l'anima è l'unica.

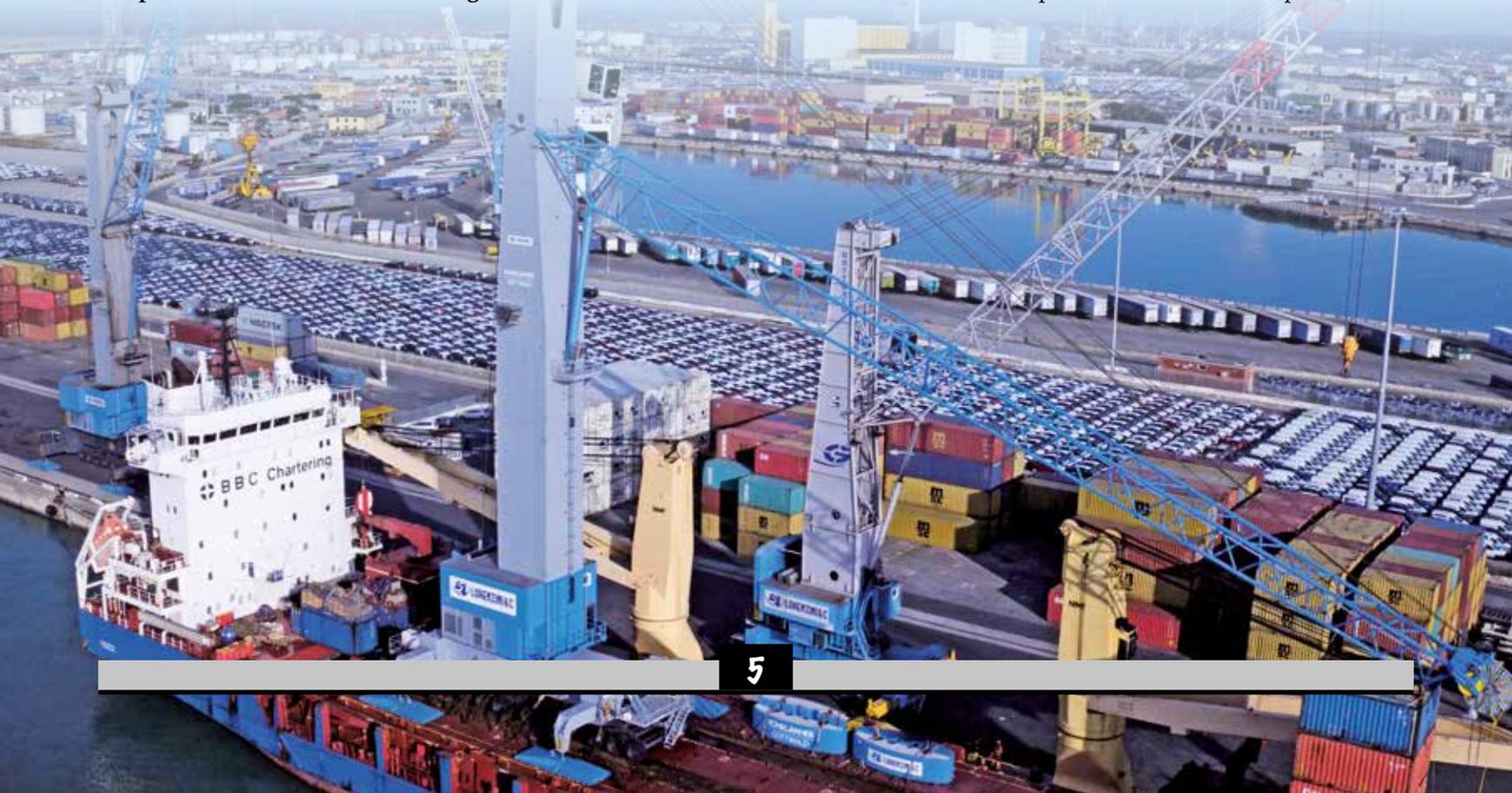
Partiamo dai traffici d'oggi: come stanno andando in senso generale, con la tempesta dei mercati mondiali legata

alla guerra, all'inflazione e alle varie incertezze tra West ed East?

“Che il momento sia difficile lo si vede in tutti i settori: per quello che ci riguarda, abbiamo registrato un leggero calo nel movimento dei contenitori, dovuto anche alla volontà degli armatori di

razionalizzare i carichi sulle rotte che più soffrono. Il costo dell'energia, in particolare del fuel, è stato molto sentito e lo sentiamo anche nella gestione dei servizi. Analogamente il costo dell'energia elettrica,

per noi è un aggravio non indifferente. Tuttavia lo shipping rimane vitale, e sulle nostre banchine il general cargo, con la componentistica legata ai grandi impianti, è in un momento di sviluppo. C'è la conferma, da questo settore, che un po' tutto il mondo sta potenziando



MARITIME SOLUTIONS |
since 1895



WWW.NERIGROUP.NET

A CUSTOMIZED APPROACH TO SAFE AND EFFICIENT OPERATIONS SINCE 1895

TOWAGE EMERGENCY RESPONSE
SALVAGE AND WRECK REMOVAL
OIL AND GAS OSV SERVICES
OIL SPILL RESPONSE

OILS AND CHEMICALS PRODUCTS
COASTAL STORAGE DEPOTS
PORT AND INLAND LOGISTIC TERMINALS





Il gruppo di famiglia della Lorenzini & C.

le proprie capacità non solo di estrarre specialmente il gas, ma anche di trasportarlo, stivarlo e rigassificarlo dopo le pratiche per il trasporto marittimo. L'Italia su queste specializzazioni - turbine, tubazioni specifiche, raccordi, centrali - è al top e dalle nostre banchine vediamo partire grandi gruppi non solo per il Mediterraneo".

Una importante novità per la qualificazione del terminal, e dell'intero porto di Livorno, è il recentissimo avvio del servizio PNAO, ovvero del Punto Nazionale di Controllo per i prodotti non animali, che le direttive UE e l'impegno del Ministero della Salute hanno previsto. Una iniziativa tutta vostra...

"Se ne parlava dal 2016, con tanti ritorni di fiamma sulle difficoltà, sulle caratteristiche, sui costi. Alla fine abbiamo deciso di farcelo noi, tutto a nostre spese, perché il porto non rimasse indietro rispetto ad altri scali sia europei che nazionali. Nella zona dietro il blocco degli uffici operativi abbiamo realizzato un complesso riparato e coperto, secondo le caratteristiche stabilite dal Ministero, fornendogli di arredamento ed attrezzature per ospitare il personale specializzato dello stesso servizio nazionale ministeriale. I laboratori interni sono in fase di completamento con quanto il Ministero prevede per i punti PNAO, sofisticate attrezzature di analisi fornite dallo stesso servizio nazionale. Siamo soddisfatti ed anche orgogliosi di aver dotato a nostre spese il porto di Livorno, tutto il porto nessuna parte esclusa, di un servizio che ci qualifica a livello internazionale."

Il centro PNAO servirà anche a altri terminal e altri operatori del porto livornese?

"Certo, servirà a tutti coloro che operano con le merci sottoposte alle normative PNAO, ovviamente con le tariffe previ-

ste. Per quello che abbiamo voluto fare, è un servizio al porto, a tutto il porto, e a tutti coloro che scelgono di operarvi." **Parliamo di ubicazione del terminal: la vostra banchina è attualmente confinante con la parte più a Nord che è in concessione alla Compagnia Portuale, dove attraccano anche i "giganti" ibridi di Grimaldi, ed ha naturalmente bisogno di un fondale sufficiente alle 9 mila teu che sono ad oggi il cuore dei traffici MSC: quando realisticamente sarà possibile avere un ingresso dal mare non più condizionato dalla maledetta strettoia del Marzocco?**

"È un sogno che però piano piano si sta realizzando, e al quale abbiamo contribuito finanziariamente anche noi, perché è vitale avere prima possibile accesso di navi che portano almeno i 12 mila Teu, quelle che costituiscono e continueranno a costituire l'ossatura portante dei traffici container. Il microtunnel è stata un'operazione rivelatasi piena di incognite, ma siamo a conclusione: anche l'eliminazione dei vecchi tubi ENI appoggiato sul fondo, che condiziona i dragaggi e quindi il pescaggio, è in fase avanzata. La Darsena Toscana, con il canale d'accesso allargato a 12 metri ed approfondito almeno a 13 metri, sarà fin talmente uno scalo adeguato. Quando? Oggi siamo alla vigilia del 2024: sperare di vedere la nuova era entro la fine dell'anno prossimo è legittimo. Puntiamoci tutto.

Un'ultima domanda: avere una banchina up-to-date, con servizi al meglio come i vostri: ma essere condizionati

dal "budello" di sbocco del Canale dei Navicelli che porta fango e limita il banchinamento, non è un assurdo? Eppure si continua a menare nel can per l'aia sulle varie soluzioni, dal ponte levatoio al tunnel sotto il canale, senza alcun concreto impegno a tombare lo sbocco...

"Non illudiamoci, quel pezzo di canale che sfocia in Darsena non potrà mai essere tombato: ce l'hanno confermato le istituzioni, da Firenze e da Roma, perché è un sistema di sicurezza contro le piene dell'Arno. Bisogna invece rendere navigabile, alle costruzioni fatte dalle imprese sul canale verso Pisa, dello sbocco in mare diretto, condizionando così molto meno il sistema di accesso sia stradale veloce che ferroviario alla Darsena Toscana e alla futura (speriamo!) Darsena Europa. Come si fa a rendere navigabile lo sbocco a mare? Si draga ciclicamente, come avviene in Adriatico: ma specialmente bisogna rifare, alzandolo a livello del ponte dell'autostrada, l'attuale sgangherato ponte stradale sulla foce. Niente soluzione levatoio, costosa e soggetta a interruzioni del traffico specie d'estate."

Ma rimarrebbe il condizionamento delle porte vinciante e dei ponti mobili per strada e ferrovia sia verso la sponda TDT della Darsena Toscana, sia specialmente verso la sognata Darsena Europa..

"Lo sbocco in Darsena, facendo uscire il traffico nautico direttamente in mare, sarebbe quasi inutilizzato se non come soluzione d'emergenza per le piene. E consentirebbe di rifare, allargandoli e potenziandoli, anche i ponti mobili destinati a collegare con superstrada e più binari alla Darsena Europa. Dobbiamo renderci conto che questa sognata grande opera è stata concepita come su un'isola. Prima ce ne rendiamo conto, meglio sarà".

A.F.



Labromare



Studio Capras Livorno

AMBIENTE SOSTEGNO DIFESA
TUTELA RISPETTO PROTEZIONE
NATURA PREVENZIONE SUPPORTO
ASSISTENZA TERRITORIO
SALVAGUARDIA PARTECIPAZIONE

EMERGENZE h24 365 gg
tel. 337-710443



Labromare S.R.L.

LIVORNO Via dell'Artigianato, 69
Tel. +39 0586 - 4479 Fax +39 0586 - 409748
www.labromare.it



“Multipurpose” e punto PNAO

Ci sono, nella pur schematica articolazione del terminal sulla sponda interna della Darsena Toscana, alcune caratterizzazioni che negli anni si sono accentuate, a confermare non solo la vocazione - e le vocazioni spesso rimangono nel computo delle buone intenzioni - ma anche la pratica realizzazione e lo sviluppo del settore “multipurpose”.

Lorenzini & C., già nelle intenzioni dei due avventurosi fondatori - Enio Lorenzini e il compianto Ugo Grifoni - era proiettato sul general cargo, la porta d'ingresso di quello che in gergo viene poi dichiarato come materiale di base del “multipurpose”. Non era una scelta dovuta al caso. Come mi raccontava quando entrambi eravamo giovani un esuberante Ugo Grifoni, c'era un bisogno significativo di spedire carichi speciali, legati alla produzione nei macchinari e di complessi apparati costruiti in Toscana ma anche in altre parti d'Italia, che mal si adattavano per peso, ingombro

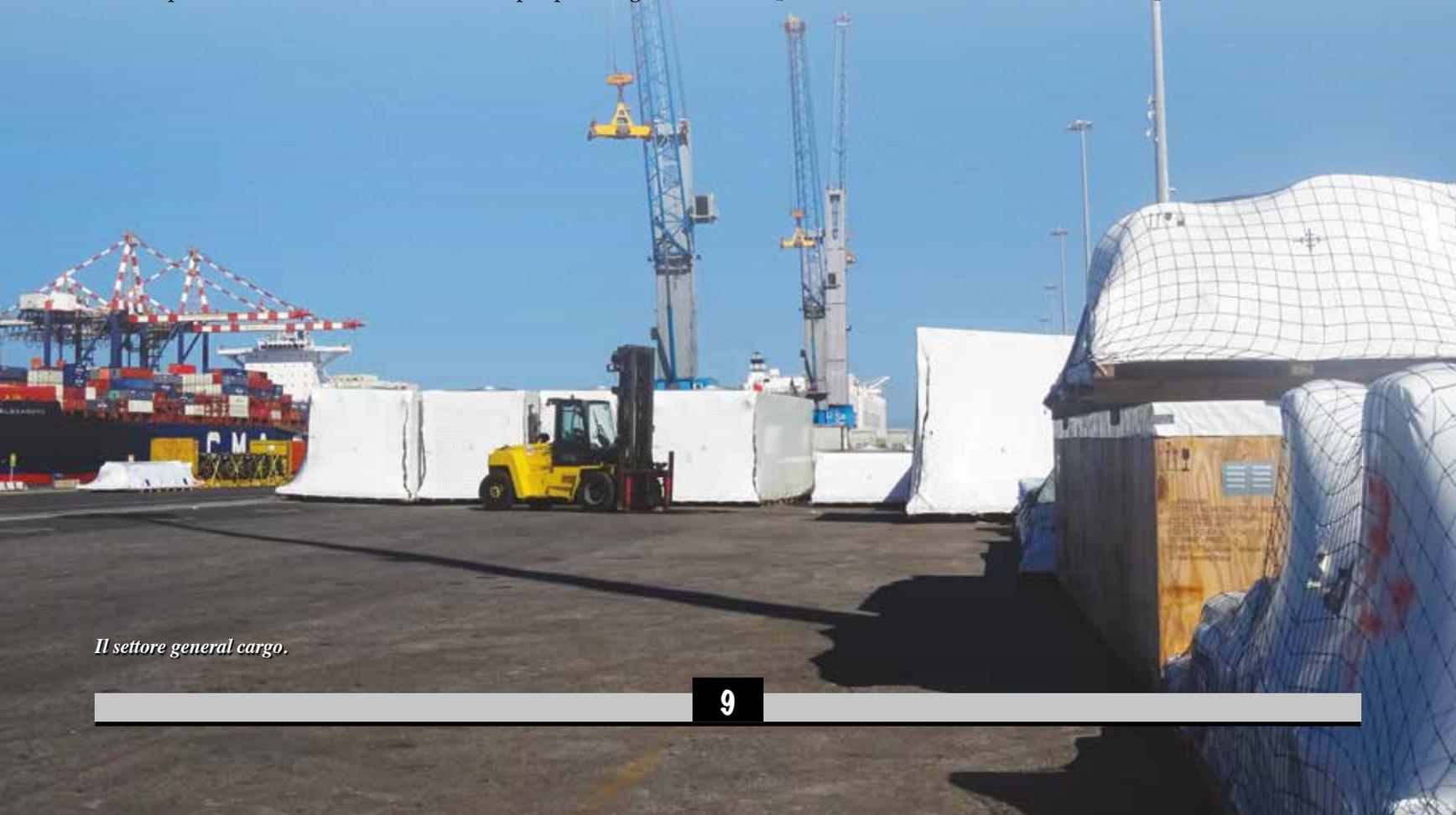


Il parco reefer.

e operazioni “ad personam” al sistema di lavoro della portualità livornese (e non solo). Dice un antico assunto della teoria dell'evoluzione: la funzione crea l'organo. La necessità, in questo caso, stuzzicò l'ingegno. E lanciò i due nel mondo della piccola, magmatica, nascente impresa portuale privata.

*

Il resto è storia abbastanza recente. Ugo è scomparso, lasciando però una progenie che si è rivelata - e ogni giorno si rivela - degna della sua intraprendenza e del suo intuito. Enio è “maturato” - guai a me se scrivessi che è invecchiato... - con tutti i vantaggi dell'esperienza nel tenere saldo il timone di un'azienda che non ha certo vita facile in un mondo di continua e feroce concorrenza. Le qualità del terminal, che nel frattempo era diventato anche un punto fermo nel settore dei contenitori, potenziando l'offerta



Il settore general cargo.



Il nuovo punto PNAO.

che prima era solo concentrata nella sponda dirimpetto, è stata tanto apprezzata che un paio d'anni fa il colosso mondiale della logistica Mediterranean Shipping Company ne è entrato, diventando socio significativo. Con tutti i vantaggi, ma anche le sfide, che l'ingresso di questo gruppo mondiale comporta fatalmente comporta in un'azienda con l'anima ancora legata ai valori famigliari.

Come è stato ribadito anche nella nostra presentazione di questo quaderno, in Lorenzini il centinaio di dipendenti in organico è considerato non solo un organico, ma cento persone, ciascuna con la propria identità, con le proprie caratteristiche, le proprie capacità e la propria storia: tutte unite dall'orgoglio di appartenenza a una impresa che rappresenta una delle punte di diamante della portuali non solo livornese.

*

Forse sto sottolineando una ripetizione. Ma mi sembra importante rilevare come, in un momento di frenata generale del commercio mondiale, con l'inflazione ancora non domata e le

cento guerre più o meno dichiarate che fiammeggiano in ogni continente, l'azienda creata da Enio e Ugo ed oggi potenziata dal socio Msc si sia lanciata anche nell'investimento del punto PNAO, annullando un handicap del porto labronico

rispetto ad altri scali del Mediterraneo. Il servizio, in stretta collaborazione con il Ministero della Salute, direzione generale della sanità animale e dei controlli veterinari - che vi tiene distaccati i suoi specialisti - ha specifiche tecniche POA-HC e ancora POA-NHC-NT: sigle magari astruse per chi non è del settore, ma che confermano la qualità del servizio, unico in porto e nell'area con la specifica completa.

Questo punto di controllo frontaliero ha un'importanza crescente nel mondo del trasporto, sia marittimo che aereo, perché verifica la rispondenza alle normative europee su tutte le merci di origine non animale che possono entrare in contatto con prodotti destinati al consumo umano. Nell'ormai generalizzata globalizzazione del commercio, con prodotti che arrivano da ogni parte del mondo e anche da paesi dove le normative non sono così attente come in Ue alla salute umana, questi punti rappresentano una garanzia in più. Non fermano il granchio blu, potrebbero dire gli umoristi: anche perché a quello c'è un buon rimedio semplice semplice (mangiamocelo con la maionese, dicono che sia buonissimo!); ma ci tutelano da mille oltre insidie che fanno parte del mondo d'oggi. Un grazie dunque anche da parte di noi cittadini inconsapevoli per questa nuova, importante "barriera" a tutela della nostra preziosa salute. (A.F.)



L'ordinato sviluppo dei depositi Teu.



ACCORCIA

le distanze.

**IL PONTE PER L'ELBA:
FINO A 100 PARTENZE AL GIORNO.
OGNI VENTI MINUTI C'È UNA PARTENZA
A TUA DISPOSIZIONE!**

Moby e **Toremar**, le uniche due compagnie presenti tutto l'anno, sono il ponte per l'Isola d'Elba. Stesso livello di servizio di altissima qualità. Fino a **100 partenze al giorno** che vi permettono di raggiungere le meraviglie dell'Isola d'Elba.

Potete partire davvero quando volete per la vostra vacanza. Sulla linea Piombino-Portoferraio, durante il periodo di alta stagione, avrete tante partenze tra cui scegliere, mediamente ogni venti minuti. **Collegamenti tutto l'anno** per l'isola anche con Cavo, a distanza di soli 30 minuti e Rio Marina, con traversate di soli 45 minuti.



**PARTI
PRIMA!**

La formula Parti Prima ti permette di viaggiare sulle corse MOBY e TOREMAR anche con un orario antecedente a quello prenotato, salvo disponibilità.

Info e prenotazioni: www.moby.it - www.toremar.it



GIGONI

ARREDA IL TUO LAVORO

SOLUZIONI EVOLUTE PER IL TUO MAGAZZINO

VERIFICHE ISPETTIVE E CERTIFICAZIONI

PROGETTAZIONE SU MISURA

MATERIALI IN PRONTA CONSEGNA

SISTEMI DINAMICI E AUTOMATIZZATI

SOPPALCHI E SCALE IN CARPENTERIA

DALMINE 
LOGISTIC SOLUTIONS