

LA GAZZETTA MARITTIMA

**I QU
ADE
RNI.**



Speciale Toremar 2023



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

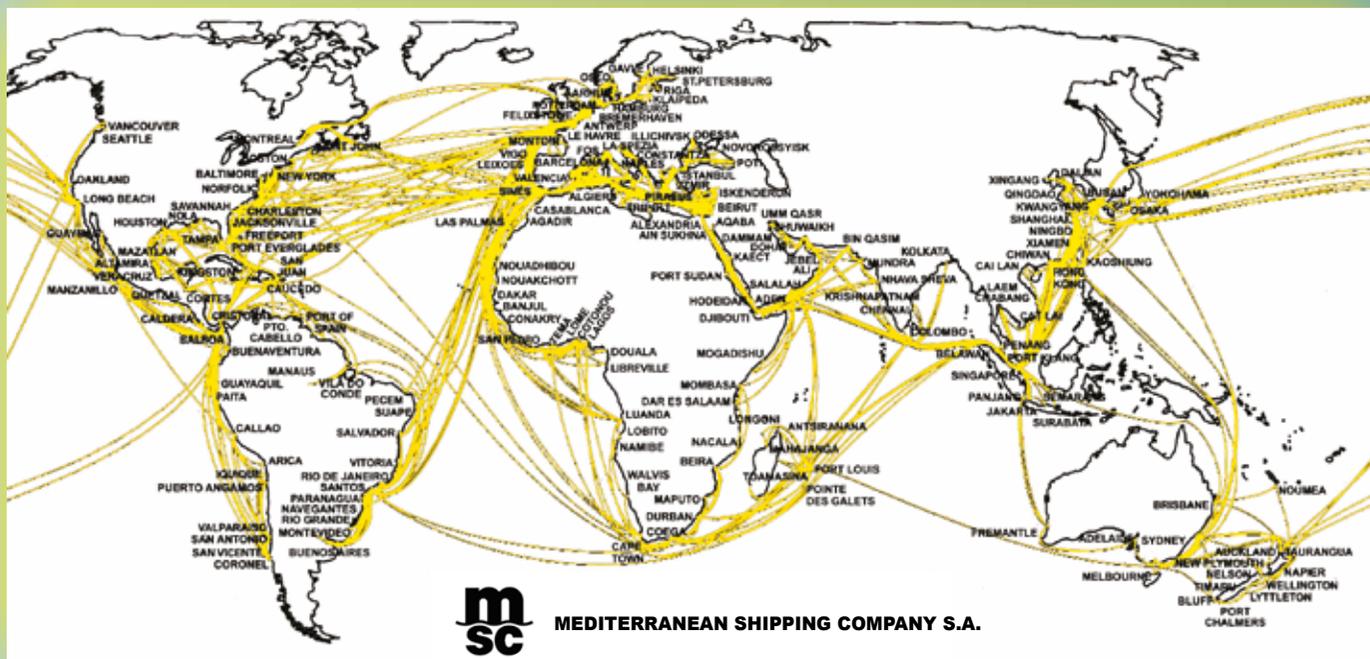
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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

- 7 L'Achille, degno nipote del primo Achille
- 8 L'affidabilità sul mare
- 9 Passeggeri e merci
- 10 Qualità del servizio dai monitoraggi
- 11 Marittimi e personale di bordo
- 12 Elenco traghetti Toremar

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° 95 del 16 Dicembre 2023 - P.I. 45%

La ballata del cabotaggio toscano

C' è un ritmo, un sottofondo, anche solo un sussurro, dietro ogni realtà del mare. Non è una scoperta mia, sarei un millantatore. Lo scriveva quel grande autore de "La perla", forse il più musicale e romantico racconto di John Steinbeck sui poveri tuffatori alla ricerca dei tesori dei fondali. La musica amara della perla da trovare per poter vivere, la musica trionfale della scoperta, la musica maledetta della difesa, della sconfitta, della tragedia finale. Un racconto amaro, ma dove predomina su tutto la musica.

Ecco, ci sono arrivato: da viaggiatore quasi giornaliero sui traghetti della Toremar, ne ho incorporato ormai la loro musica, che mi accompagna anche quando – troppo spesso ormai – sono lontano dal "mio" mare. La loro musica, o forse sarebbe meglio dire: le loro musiche. Quella del portellone che si chiude, con i toni profondi da barometro; o quella soffocata delle eliche in manovra; o lo stridore acuto degli stabilizzatori subacquei che rientrano in vista degli approdi; e il brusio ora intenso ora attenuato della sala passeggeri, interrotto solo dagli acuti dei bombi che si rincorrono dentro il gabbione dei giochi. Ho viaggiato spesso nel mondo, su tanti mezzi: ma quel sottofondo di suoni della "mia" Toremar, la cara Aethalia, non ha mai trovato qualcosa di simile.

*

Scusatemi di questo Incipit: davvero troppo personale per saper coinvolgere chi legge. Però ha un senso: cercare di far comprendere come i traghetti di una Compagnia di Navigazione regionale, che offrono un fondamentale servizio di "contiguità territoriale" con noi isolani, non sono navi come le altre: non come le splendide e

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



volte ridondanti navi da crociera, non come gli immensi ro/pax che svettano con murate alte fino al cielo, non come cargo. Sono navi che si uniformano – vorrei dire che si “fondono” – con i loro passeggeri. Che sono quasi sempre gli stessi durante dieci mesi all’anno; che ne conoscono ogni poltroncina, ogni panca all’aperto a poppa, ogni membro degli equipaggi che si alternano per i turni ma si ritrovano sempre. Viaggiare su questi traghetti bianco e ingentiliti dal grande fiore rosso alla fiancata, è un po’ come ritrovarsi a casa. Ci si saluta con i marinai, si scambiano battute con i baristi, ci diamo del tu con quasi tutti, comandanti compresi. Sono le “nostre” navi, sono i “nostri” marinai, sono d’estate e d’inverno “la strada” di casa nostra.

*

Capisco che in un Quaderno monografico su una Compagnia di Navigazione dovrei non farmi trascinare dai sentimenti personali ed andare al tecnico. Ma cercate anche voi di capire. La Toremar – come le altre regionali per le isole italiane – per gli isolani è un pezzo di casa. E se c’è qualcosa che non funziona – raramente, ma può succedere – è come se fosse un po’ anche colpa nostra: come quando si ferma l’acqua calda nel nostro bagno, o si rovescia in cucina il contenitore della spazzatura. Casa nostra: salvo d’estate, o in rari week-end, quando la “nostra” nave è presa d’assalto da brigate di turisti, centinaia e centinaia di intrusi che ovviamente alla compagnia portano risorse ma a noi danno lo stesso fastidio che se si accampassero nel nostro giardino. Gente che sbuffa e protesta se la nave deve fermarsi davanti a Livorno per dare la precedenza ai giganti da crociera che escono; che sbuffa in rada a Portoferraio per la manovra, invece di apprezzare le sottigliezze di quel “pari indietro adagio” o del “dritta indietro, sinistra ferma” che sono musica per chi sa capire....

*

Provo ancora una volta a fare il giornalista non “embedded”, come dicono in TV. Stiamo vivendo, a livello di Toremar, un momento importante, che è l’avvicinarsi alla scadenza della convenzione con la Regione Toscana: convenzione che autorizza la Compagnia di Navigazione al servizio, ne regola i dettagli, fornisce i contributi a quelle rotte che sarebbe impossibile sostenere con i soli ticket passeggeri e merci. La scadenza – è notizia recente – è stata prorogata alla fine del 2024, ma sono in corso lunghe e ripetute consultazioni anche con i Comuni isolani per articolare la concessione prossima ventura. E filtrano da Firenze indiscrezioni sulla volontà di non fare più un’unica gara regionale ma di “spicciolarla” in tante gare quante sono le isole da servire. Sarebbe un passo avanti per meglio definire caratteristiche del servizio e mezzi da utilizzare, oppure una complicazione almeno burocratica, se non un possibile “guazzabuglio” di più compagnie, da armonizzare in casi dove fosse necessario intervenire con navi sostitutive, oggi sempre possibile senza complicazioni all’interno della stessa compagnia? E come si rifletterebbe sui posti di lavoro un’eventuale gara che dimezzasse l’attuale Toremar, riservandola al solo servizio di una o due isole e aprendo ad altre compagnie il restante? Ci sarebbero garanzie per il personale? E come prenderebbero gli utenti il fatale rodaggio?

*

Sono considerazioni forse banali, che certamente fanno parte anche dell’analisi in corso a Firenze da parte dell’assessorato ai trasporti della Regione, con la sua commissione tecnica. Sono considerazioni che si aggiungono a quelle sulle navi, sulla base della loro età anagrafica ma anche sugli interventi di straordinaria manutenzione e di adeguamento alle norme internazionali, che sono avvenuti e che continua ad avvenire. Chi viaggia da anni sulle navi Toremar, addirittura



Prima – La Giuseppe Rum.



Dopo – La Stelio Montomoli.

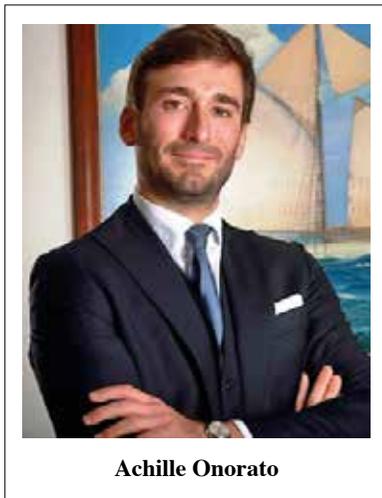
dai tempi della Navigazione Toscana fino alla Toremar con la T come simbolo invece del grande fiore rosso, ha ben presente il costante ammodernamento non solo degli arredi interni delle navi, ma anche delle loro caratteristiche di sostanza: qualificazioni RINA, stabilità laterale (l'aggiunta di "bumps" alle carene), ammodernamenti dell'apparato motore, filtri delle emissioni. Il rapporto di affidabilità, che riportiamo in queste pagine che seguono, è il miglior indice per dare giudizi tecnici. Il monitoraggio costante delle percezioni dei viaggiatori – sia quelli usuali, sia quelli "una tantum" – fornisce dati che la direzione dell'AD Matteo Savelli controllano quotidianamente. Ci sono casi – andar per mare capita che non sempre il mare sia amico – nei quali le condizioni meteo mettano alla prova sia le navi che chi le comanda. E specialmente su alcune rotte, come quella d'altura verso la lontana Capraia – le "carovane" di onde improvvise e cattive prendano a tradimento: eppure gli incidenti in quelle che sono le derivate dalle grandi rollate si contano sulle dita di una mano. Nei garage le auto e i camion sono puntellati a dovere, le moto legate con apposite ritenute, i grandi rimorchi sono "rizzati" con cavi d'acciaio. Facendo gli appositi scongiuri, guai grossi sulle navi Toremar non ce ne sono da parecchio tempo.

*

Questa introduzione – e mi rendo conto solo adesso di averla allungata troppo – apre un Quaderno di un'epoca nella quale tutto quello che riguarda le navi sta entrando in discussioni teoriche ma anche e specialmente pratiche. Velocità dei traghetti di cabotaggio, motorizzazioni e relativi carburanti, sicurezza non solo per la navigazione (quindi strumenti più efficaci) ma anche per la vita a bordo, contratti di lavoro, flessibilità, costi: non esiste parametro di ieri (e spesso anche di oggi) che sia scontato valere anche domani. Abusando di un vecchio luogo comune potremmo dire che siamo in un momento di forte transizione: come se ogni momento, su qualsiasi tema, non sia già in realtà transeunte. Fossimo seguaci dei filosofi Pirrone o Carnede, potremmo rifugiarci nello scetticismo verso le rivoluzioni tecnologiche e nell'accettazione del meglio d'oggi. Siamo solo cronisti, con i piedi saldamente per terra (o in coperta alle navi, che ci torna meglio). Auguriamoci che la Toremar ci accolga sempre con l'attenzione di oggi. Se poi dovesse sbagliare in qualcosa, facciamo nostro lo sfondone lessicale di un simpatico, vecchio papa: si corregga ... ma cum iudicio.

Antonio Fulvi

L'Achille, degno nipote del primo Achille



Achille Onorato



Matteo Savelli

Parlando di Toremar bisogna parlare anche del dottor Achille Onorato: figlio maggiore di Vincenzo Onorato, è l'amministratore delegato del gruppo omonimo, di cui rappresenta la quinta generazione di armatori, con suo fratello Alessandro. È un giovane che si è fatto subito benvolere anche dagli equipaggi delle navi del gruppo, per la comunicativa e l'impegno che ha messo nel ricoprire le importanti cariche, decisamente pesanti al momento in cui le ha ricevute subito dopo la laurea e un po' di "gavetta". Sin da ragazzino ha partecipato attivamente al business del gruppo Onorato, lavorando a bordo della flotta di navi della famiglia e alternando il lavoro agli studi dall'età di 13 anni fino alla fine dell'università, passando a bordo in totale di più di tre anni.

Nel luglio 2015 era stato eletto vice presidente esecutivo di Moby per la quale aveva iniziato a lavorare subito dopo la laurea come responsabile dell'ospitalità e dei servizi di bordo. Nell'aprile 2016 è diventato amministratore delegato di Moby e del Gruppo Onorato Armatori. Ma già nel gennaio 2012 era diventato ceo della società Toremar, prima compagnia delle flotte regionali pubbliche ad essere privatizzata in Italia, realizzando una rivoluzione radicale e un'innovazione dell'azienda che ha fatto scuola. Appoggiandosi a Matteo Savelli, studi nautici e lunga esperienza anch'egli in

campo marittimo – non ultime le sue qualità sulle imbarcazioni a vela delle grandi regate, passione mai sopita sia di Vincenzo che di Achille Onorato – il "rampollo" che porta il nome del grande nonno, ha silenziosamente trasformato la modesta compagnia ricevuta dalla Regione Toscana in un complesso armonico e moderno, in linea con i bisogni delle isole toscane per le quali la compagnia rappresenta un vero e proprio ponte con il continente.

*

Come riferiamo su questo stesso Quaderno, Toremar viene da lontano. E chi ha passato abbondantemente gli "anta" ricorderà le sue origini nella navigazione Toscana, quando ancora passeggeri e merci viaggiavano per mare su ex corvette militari adattate. Il meglio a Piombino, sulla rotta breve ma frequentatissima dai pendolari per l'Elba, l'imbarco e gli orari erano un'avventura. Finché non apparve, anche direttamente in banchina dove non si tirava certo indietro a lavorare fianco a fianco dei marinai, il commendator Achille. Aveva fondato la Navarma, aveva lanciato i primi mode-

sti Moby e dall'Arcipelago della Maddalena in Sardegna aveva allargato le mire al continente. Fu un innovatore e insieme un armatore con i piedi saldamente radicati nella realtà nazionale. Quando le intervistai, a quel tempo, mi aprì la fantasia a un'Italia del mare che allora

sembrava fantascienza. Come comincia l'Iliade di Omero? "Cantami o Diva del pelide Achille...".

Toremar, la sua creatura maturata sotto il figlio Vincenzo e i nipoti, oggi si prepara alla nuova gara regionale che interesserà alla fine del 2024 i servizi per i successivi 15 anni. Non ci sono proclami, né sbandieramenti di soluzioni miracolistiche. Dove altri armatori promettono salti tecnologici avanzatissimi – navi elettriche, o almeno dual fuel – in Toremar si lavora sul concreto. E considerato che non è facile lavorare in un Paese dove ogni rapporto con i pubblici poteri passa attraverso faticose trafale burocratiche, il concreto comporta realismo, duttilità e anche prontezza di riflessi. Se al timone ci fosse ancora Vincenzo, come sulle sue splendide barche da regata (si può dimenticare i vari "Mascalzone latino"?) si potrebbe chiedere alla nuova Toremar di domani di mettere i foils alle sue navi. Fuor di metafora, Achille nipote di Achille e suo fratello Alessandro oggi hanno le spalle coperte anche dal socio mondiale come MSC, e stanno reggendo bene il ritmo. Faccio loro gli auguri. (A.F.)

L'affidabilità sul mare

Non c'è servizio pubblico di trasporto che non sia, in qualche modo, una sfida anche contro le condizioni meteo in cui si svolge. Se andiamo poi per mare, il fattore meteo si moltiplica. E la massima vale per chi fa diporto nautico ma anche e specialmente con chi ha affidate alle proprie valutazioni anche una cospicua dote di capitali o addirittura la vita di tante persone.

Nel settore dei traghetti di cabotaggio sull'Arcipelago Toscano, l'affidabilità si misura statisticamente tenendo conto di svariati parametri: naturalmente in primo piano le condizioni meteo, poi gli eventuali problemi dei porti di arrivo e partenza, poi le avarie di bordo, infine gli eventi straordinari che vanno dai meno gravi – ritardi per forte traffico navale che impedisce di mantenere gli orari, passeggeri che si sentono male da evacuare, – a quelli davvero drammatici (sul Tirreno nessuno dimentica le tragedie del Moby Prince e della Costa Concordia).

In questa pagina abbiamo riportato il grafico fornito alla Regione Toscana sull'indice di affidabilità delle linee Toremar al 31 dicembre 2022. La scheda è divisa per ciascuna delle linee servite dalle navi bianche con il fiore rosso: e tra le cause della inaffidabilità dei servizi, come si vede (colonne FM) le condizioni meteo sono di gran lunga prevalenti: o addirittura per alcune tratte sono le uniche a impedire la puntualità o lo stesso servizio.

Può sembrare strano che in tempi di navi moderne, dotate di strumenti moderni e di stabilizzatori molto efficaci, le condizioni meoteomarine possano ancora impedire un servizio. Ma bisogna considerare che non si tratta di fare una gara, o una regata, o un'impresa: ogni comandante sa bene che la propria nave Toremar potrebbe affrontare anche le buriane di libeccio e di grecale che imperversano specie d'inverno; ma sa anche calcolare quanto la nave farebbe soffrire i passeggeri e metterebbe fatalmente a rischio l'incolumità del carico ruotato in stiva.

Il vecchio detto che a bordo sopra il comandante c'è solo Iddio, vale nel senso che l'unico parametro per decidere se fare o no una corsa, o al limite anche se tornare indietro dopo un "assaggio", è la valutazione del comandante. Così come la eventuale responsabilità di danni alle persone o alle cose per manovre arrischiate è sua.

Con queste premesse la tabella dell'affidabilità del servizio sembra confermare che soltanto o quasi il maltempo ha costituito causa di soppressione di corse: siamo per tutte le corse, anche quelle più esposte al mare cattivo, oltre al 95% di affidabilità, con alcune tratte dove l'affidabilità nel corso dell'anno è stata del 100%. Su un totale di circa 20 mila corse all'anno, non ci sembra affatto male.

INDICE DI AFFIDABILITÀ

			Tratte prog.	Tratte eff.	Tratte sop- pr. FM	Tratte sop- pr. NFM	Soglia di affid. (%)	Indice di affid. (%)
2022	A1	●	903	868	35	0	95,00	100,00
	A1B	●	230	208	22	0	95,00	100,00
	A2	●	7.500	7.402	32	66	95,00	99,12
	A2F	●	5.325	4.651	672	2	95,00	99,96
	A3	●	3.141	2.967	174	0	95,00	100,00
	A4	●	2.566	2.531	28	7	95,00	99,72
	A5	●	262	236	26	0	0,00	100,00
Totali			19.927	18.863	989	75		99,60

Passeggeri e merci

Trasportare in un anno con le isole dell'Arcipelago Toscano un milione e mezzo di persone (esattamente 1.507.974, come da tabellina) è senza dubbio una bella impresa. E non si tratta solo di turisti o di pendolari perché il quasi mezzo milione di mezzi ruotati – tra auto, camion, rimorchi etc – conferma il valore economico di questo ponte marittimo con le isole piccole e grandi. Senza il quale, o se si dovesse rarefare il collegamento – molte attività sarebbero fatalmente strangolate.

Quello che la tabella non dice, ma che ben sa chi fa il pendolare, è che in quel mezzo milione o quasi mezzi ruotati ci sono compresi non solo i camion dei generi alimentari, delle bevande, dei prodotti per la casa e per la salute: ma per quanto riguarda alcune isole anche e specialmente del carburante. Un capitolo importante, anzi vitale, che comporta però quasi costantemente una rete di problemi non soltanto per la Toremar ma anche per chi il carburante deve riceverlo e ridistribuirlo.

È il tema della logistica dell'energia, che in alcune delle isole servite da Toremar continua ad essere un postulato del trasporto marittimo. E se per la maggiore delle isole – l'Elba e in parte anche il Giglio – il carburante arriva anche con le brette specializzate perché il quantitativo lo permettono, per altre isole la modesta capacità di serbatoi nei porti e la relativa scarsità dei consumi costringono a ricorrere alle autobotti: le quali devono

necessariamente viaggiare sui traghetti.

Tutto semplice? Niente affatto. Se un'autobotte di gasolio può viaggiare in stiva insieme ad altre merci e ai passeggeri, una di benzina costringe la compagnia di navigazione a fare una corsa straordinaria con solo l'autobotte a bordo. È il caso della Capraia, in particolare: e una corsa speciale dedicata a una sola autobotte incide fatalmente sul costo finale della benzina alla pompa per gli isolani. Quest'estate ci sono stati giorni in cui il prezzo della benzina a litro è stato superiore a 2,5 euro, malgrado Toremar abbia fatto pagare solo le spese vive sopportate per la corsa.

Perché allora non imbarcare, in quelle corse speciali, più autobotti in modo da distribuire il costo/nave su più litri? Semplice: perché i serbatoi a terra non possono tenere più del modesto quantitativo di una sola autocisterna. Come si vede, l'alto costo del carburante sulle isole lontane come Capraia non dipende dalla nave ma dalla carenza logistica delle isole. Tra parentesi, sembra che dopo di noi ed anni di battaglie burocratiche, il Comune di Capraia abbia finalmente messo insieme tutte le "tonnellate" di permessi necessari per installare serbatoi più grandi e per trasferire anche il distributore di abusante più lontano dall'abitato del porto. Ma occorrerà, ovviamente, del tempo. Fino ad allora anche per il prossimo futuro Toremar rimarrà la vena giugulare per portare sull'isola – e su altre isole minori – il prezioso fuel.

trasportato 2022

passengeri	1.507.974
auto al seguito	351.091
bus, minibus, camper, roulotte, rimorchi	16.518
veicoli commerciali	48.133
escluse le linee in sub-appalto	



Qualità del servizio dai monitoraggi

Anche per valutare la qualità del servizio offerto dai traghetti Toremar, occorre riferirsi alla tabella predisposta ogni anno come richiesto dalla concessione regionale. In questo caso abbiamo una tabella che confronta i risultati dei monitoraggi per gli ultimi dieci anni, su dieci voci censite. Un approfondimento può fornire molte risposte.

Partiamo dal basso della tabella: l'attenzione all'ambiente, che nella fattispecie è l'ambiente marino. Una voce importante, perché le navi della Toremar operano all'interno del Santuario dei cetaceo e degli animali marini in genere, quindi un'area non solo protetta da convenzioni internazionali, ma anche e specialmente molto delicata: tanto più delicata in quanto sottoposta ad un traffico navale intensissimo, essendo attraversate dalle rotte commerciali per i porti di Genova, La Spezia, Livorno e Piombino, ma anche dalle direttrici (spesso velocissime, e quindi ancora più delicate) con la Corsica e la Sardegna.

Il voto rilevato dalla tabella alla voce attenzione all'ambiente è, salvo i due anni a cavallo della pandemia del Covid, tra i più alti: ed è in crescendo, sia pure tenendo conto che si tratta di valutazioni legate alla singola sensibilità dei singoli passeggeri. A bordo comunque, la situazione appare molto considerata: ci sono contenitori per la raccolta differenziata, cartelli plurilingue che avvertono di non gettare rifiuti in mare, liquidi per sterilizzare

le mani in libera fruibilità, personale del bar in guanti protettivi e personale in genere anche con le mascherine facciali. Le navi scaricano le acque di sentina dopo i filtri di purificazione e le aree passeggeri sono costantemente monitorate e pulite ad ogni corsa.

Tra le altre voci, difficile trovare spunti critici: il servizio per i passeggeri è ben fatto, i disabili con problemi di mobilità hanno un ascensore per accedere alle sale (e per scendere) in carrozzella, i rapporti con i marittimi e la gente del ristoro sempre corretto e spesso amichevole.

Ci sono due punti sui quali possono essere rilevati dei nei: ma entrambi non riguardano la nave. Il primo è l'integrazione modale: qualche volta specie per l'Elba far coincidere le partenze dei traghetti con gli arrivi dei treni non è facile. Il secondo è il front-office: il personale è sempre abbastanza disponibile, anche nei momenti di punta che richiedono la pazienza di Giobbe: ma alcune biglietterie (è anche qui il caso specie di Capraia) sono sacrificate in locali angusti, con le file dei passeggeri che devono fare il ticket senza alcuna protezione dalla pioggia e dal vento, senza un minimo di comfort. Risulta che da anni la Toremar nel Porto Mediceo di Livorno cerchi invano di ottenere un locale più adeguato, come il disabitato "torrino" della dogana proprio all'imboccatura del Porto Mediceo. Chissà che non ce la faccia domani...

Monitoraggio standard di qualità percepita dall'utenza

Riepilogo monitoraggio degli standard di qualità	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Sicurezza	5,00	5,09	5,23	5,39	5,25	5,31	5,09	5,16	5,39	5,28	5,25
Regolarità del servizio	4,73	4,73	4,68	5,13	5,07	5,29	4,91	5,01	5,36	5,08	5,29
Pulizia e condizioni igieniche di mezzi e strutture	5,13	5,10	5,21	5,51	5,32	5,44	5,29	5,29	5,47	5,32	5,73
Comfort del viaggio	4,90	4,84	4,95	5,29	4,98	5,23	4,95	5,20	5,38	5,12	5,33
Procedura di imbarco per le Persone a Mobilità Ridotta	5,18	5,11	5,08	5,36	5,28	5,33	5,21	5,29	5,48	5,29	5,44
Informazioni alla clientela	4,67	5,04	4,99	5,20	5,17	5,39	5,13	5,19	5,36	5,27	5,34
Personale: aspetti relazionali e comportamentali	5,21	5,47	5,20	5,56	5,34	5,50	5,38	5,44	5,51	5,35	5,65
Livello di servizio commerciale e nel front-office	4,68	4,90	4,81	5,07	5,01	5,25	4,91	5,13	5,25	5,00	5,26
Integrazione modale	4,51	4,26	4,29	4,66	4,62	4,91	4,54	4,72	5,01	4,88	4,96
Attenzione all'ambiente	4,65	4,97	5,03	5,07	5,04	5,21	4,91	4,85	5,28	4,94	5,10

Marittimi e personale di bordo



Stiva piena di marittimi.

Mettere insieme poco più di duecento “naviganti” e una quarantina di addetti a terra, di questi tempi sembra non facile per quasi tutte le compagnie marittime. Eppure Toremar non sembra risentirne più di tanto: sia perché la compagnia è profondamente radicata al territorio, che è da sempre fucina di gente di mare: sia perché anche ai livelli di grado più elevato c'è una lunga tradizione, in particolare di origine elbana. Alcuni comandanti hanno cognomi che fanno parte di una epopea del mare, sia in tempi di guerra che di pace. E non è raro il caso di ufficiali ormai andati in pensione che si rendono disponibili per sostituzioni o turnazioni temporanee, assicurando sempre un servizio di qualità e di lunga esperienza.

C'è anche un altro fattore: Toremar fa parte, come noto, di un grande gruppo armatoriale, quello creato da Achille Sr. e poi da Vincenzo Onorato, che rappresenta quindi un “polmone” di personale dal quale attingere: e dal quale vengono attinti specialmente addetti ai servizi alberghieri di bordo (bar, cucina etc) ma anche ai servizi nautici. L'amalgama è sempre funzionale e funzionante: e gli eventuali elementi (pochi) che risultassero inadeguati vengono prontamente individuati e neutralizzati.

Nel parlare del personale, non si può dimenticare che se su alcune rotte il periodo di navigazione è inferiore come tempo a quello trascorso in banchina, in altre si tratta pur sempre di stare in mare – come già detto non sempre in condizioni di tempo ideale – anche per sei o sette ore di seguito. Alla fine di un anno ogni marittimo può aver messo insieme oltre duecentomila miglia di navigazione: cioè dieci volte il giro della Terra nella sua massima circonferenza. Certo ci sono i turni di riposo: ma chi pensa che navigare sui traghetti regionali sia più riposante o meno impegnativo delle navigazioni oceaniche, non ha capito niente. Certo. Sia mediamente più vicini a casa e alla famiglia. Ma il ritmo del lavoro, specie per coloro che sono in macchina e ai servizi nautici – ormeggi, disormeggi, ancoraggi, controllo imbarchi, sicurezza – è quattro volte più stressante. Più corta è la rotta, più il servizio è ripetitivo e c'è da lavorare.



Difficile accosto di Capraia in inverno.

Elenco traghetti Toremar

M/T Giovanni Bellini



DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	71,00 m
Lunghezza p.p.:	64,30 m
Larghezza f.o.:	14,00 m
Altezza di costruzione:	4,80 m
Pescaggio:	3,70 m
Stazza lorda:	1573,13 t.s.
Stazza netta:	762,41 t.s.
Dislocamento nave scarica:	1650 t
Portata lorda:	471 t
Dislocamento pieno carico:	2124 t

M/T Giuseppe Rum



DIMENSIONI	
Lunghezza fuori tutto:	58,00 m
Lunghezza fra le perpendicolari:	51,80 m
Larghezza di costruzione:	12,00 m
Altezza di costruzione:	3,80 m
Pescaggio:	2,515 m
Stazza lorda:	496,89 t.s.
Stazza netta:	324,12 t.s.
Peso della Nave:	728,65 t
Peso massimo dei carichi:	15t x asse
Dislocamento:	929,37 t

M/T Liburna



DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	71,15 m
Lunghezza p.p.:	67,29 m
Larghezza f.o.:	15,50 m
Altezza di costruzione:	4,80 m
Pescaggio:	3,605 m
Stazza lorda:	1640,01 t.s.
Stazza netta:	824,18 t.s.
Peso della Nave:	1696,30 t
Peso massimo dei carichi:	526,10 t
Dislocamento:	2222,4 t

La nave è conforme con i requisiti di stabilità della convenzione SOLAS e con la direttiva europea 2003/25/EC (accordo di Stoccolma)

M/N Marmorica



DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	90,86 m
Lunghezza p.p.:	83,52 m
Larghezza f.o.:	16,00 m
Altezza di costruzione:	5,31 m
Pescaggio:	3,52 m
Stazza lorda:	2386,70 t.s.
Stazza netta:	1226,85 t.s.
Peso della Nave:	3283 t
Peso massimo dei carichi:	898 t
Dislocamento:	2385 t

M/N Oglasa



DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	90,86 m
Lunghezza p.p.:	83,52 m
Larghezza f.o.:	16,00 m
Altezza di costruzione:	5,31 m
Pescaggio:	3,16 m
Stazza lorda:	2386,70 t.s.
Stazza netta:	1226,85 t.s.
Dislocamento nave scarica:	2365,90 t
Portata lorda:	917,10 t
Dislocamento pieno carico:	3283 t

M/T Rio Marina Bella



DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	84,43 m
Lunghezza p.p.:	73,60 m
Larghezza f.o.:	15,02 m
Altezza di costruzione:	4,90 m
Pescaggio medio nave vacante:	2,75 m
Stazza lorda:	2391,86 t.s.
Stazza netta:	1388,30 t.s.
Peso della Nave:	1743,82 t
Peso massimo dei carichi:	733,00 t
Dislocamento:	2336,8 t

La nave è conforme con i requisiti di stabilità della convenzione SOLAS e con la direttiva europea 2003/25/EC (accordo di Stoccolma)

HSC Schiopparello Jet



DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	35,00 m
Lunghezza p.p.:	29,50 m
Larghezza f.o.:	8,30 m
Altezza di costruzione:	3,03 m
Pescaggio:	1,25 m
Stazza lorda:	209 t.s.
Stazza netta:	74 t.s.
Peso della Nave:	80,971 t
Peso massimo dei carichi:	107,5 t
Dislocamento:	107,5 t

M/T Stelio Montomoli



DIMENSIONI	
Lunghezza f.t.:	93,25 m
Lunghezza p.p.:	83,50 m
Larghezza f.o.:	17,50 m
Altezza di costruzione:	5,30 m
Pescaggio:	4,013 m
Stazza lorda:	2914,87 t.s.
Stazza netta:	1620,87 t.s.
Peso della Nave:	2587,1 t
Peso massimo dei carichi:	956,15 t
Dislocamento:	3394,00 t

La nave è conforme con i requisiti di stabilità della convenzione SOLAS e con la direttiva europea 2003/25/EC (accordo di Stoccolma)



LORENZINI & C

TERMINAL OPERATOR



Lorenzini & C. Srl

Livorno 57123 (Italy)

Porto Industriale - Via Labrone, 19

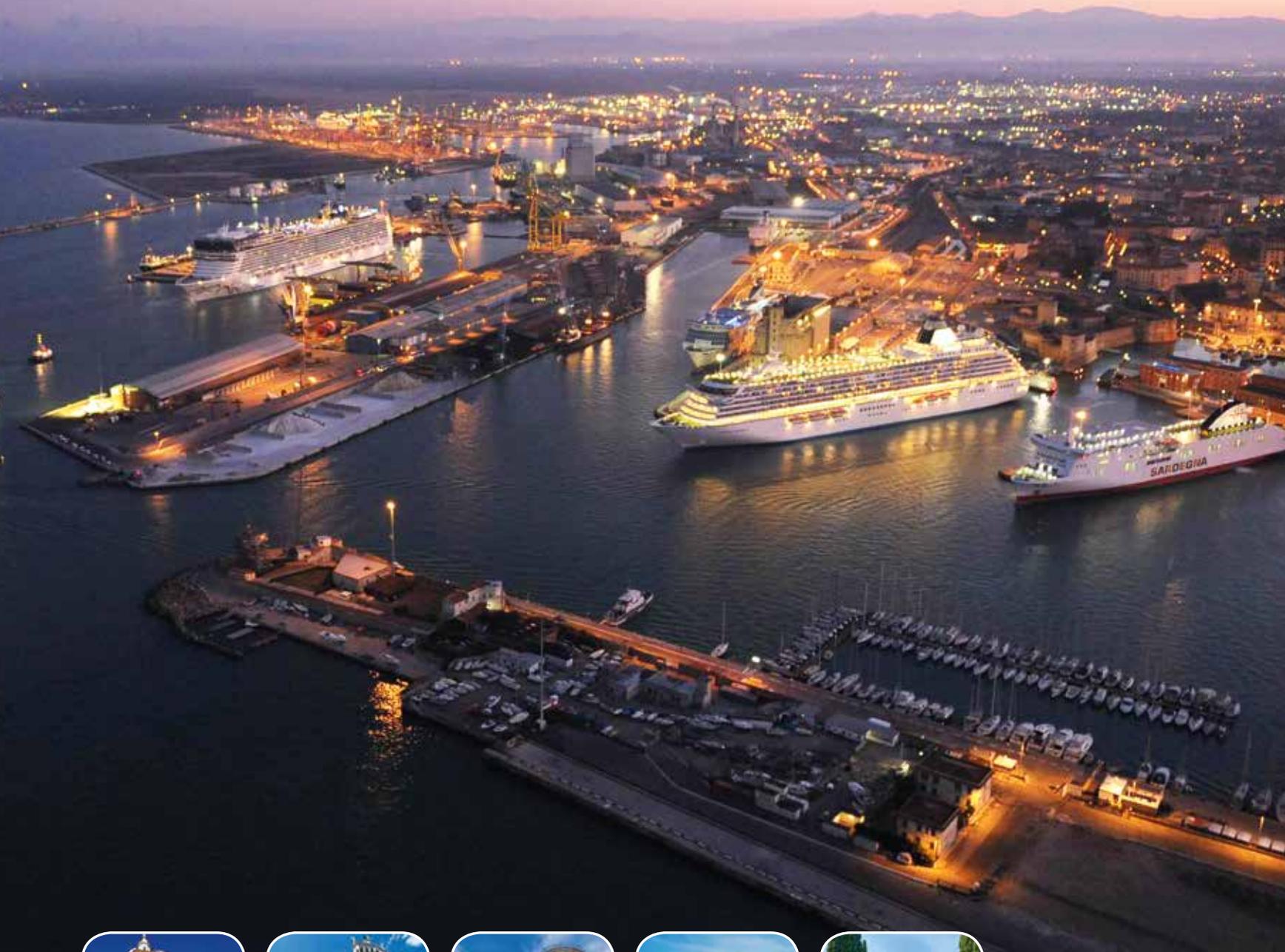
Tel. +39 0586 2071 - Fax +39 0586 405199

Terminal Containers:

Tel. +39 0586 207315 - Fax +39 0586 207316

info@lorenzini-terminal.it
www.lorenzini-terminal.it

Livorno, Port for Tuscany



www.portodilivorno2000.it


porto di livorno
2000