

LA GAZZETTA MARITTIMA



06/12/2017 08:51:39
AVVISATORE MARITTIMO



*Terminal
Lorenzini:
il futuro
è già oggi*



DICEMBRE 2017



SERVIZIO BISETTIMANALE DIRETTO OGNI MERCOLEDÌ E SABATO

COLLEGAMENTO **LIVORNO / TUNISI / SOUSSE / SFAX**
ed altre destinazioni interne

COLLEGAMENTO **LIVORNO / NOVOROSIYSK / ISTANBUL** via Sfax

ROTABILI CONTAINERS MAFIS

Via del Forte S. Pietro 6/8 – Livorno – Tel. 0586 883566
austral@austral.it – www.austral.it
Filiale di Genova: Via Scarsellini, 119 – 16149 Genova

SOMMARIO

5 Come voleva l'ammiraglio Nelson: la "Band of brothers"

11 Così alle soglie del futuro

18 Coordinarsi, la parola d'ordine

LA GAZZETTA MARITTIMA

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

Direttore responsabile
ANTONIO FULVI

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



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° 4 del 13 Gennaio 2018 - P.I. 45%

Più facile che un cammello?

Il terminal Lorenzini & C. della Darsena Toscana è tra le realtà portuali livornesi che in questo 2017 - ma non solo - hanno avuto più spazio nelle cronache nazionali. Per noi della Gazzetta Marittima chiudere la serie dei nostri Quaderni mensili sull'exploit "storico" dell'ingresso al Lorenzini delle grandi fullcontainers Msc da 9 mila Teu è insieme dare atto all'impegno e al coraggio di tutto il cluster portuale livornese: dal management del terminal - ovviamente - alla Capitaneria di Porto, dal corpo dei piloti al servizio di rimorchio, dalle analisi meteorologiche supportate dall'Avvisatore marittimo della torre azzurra agli ormeggiatori fino all'Authority. Sperando di non aver dimenticato nessuno.

Vorrei premettere, in queste poche righe scritte davvero con il cuore, che Enio Lorenzini e Ugo Grifoni, i due storici soci fondatori del terminal, sono stati per lunghi anni innovatori con solo le proprie forze; puntando sull'esperienza, sulla capacità dei propri collaboratori, sull'andare a coprire nicchie di lavoro che nessun altro o quasi avevano saputo individuare. Con spirito di sacrificio portato spesso al parossismo, ma anche con lungimiranza. E con la capacità tutta dei due di difendersi con le buone, ma in caso di necessità anche senza farsi mettere i piedi in testa da alcuno. Certe litigate, anche recenti, con l'altra sponda della Darsena potrebbero far storia: tanto più che si sono sempre concluse con una stretta di mano.

Enio Lorenzini, per quello che ho imparato in tanti anni di frequentazioni - rare e brevi, ma sempre di sostanza - ha un carattere ruvido ma una visione che supera quella di un binocolo Zeiss da artiglieria pesante. Quando prende un impegno, ci si può tranquillamente giurare la testa. E da uomo di porto ma anche da manager, ha saputo mettere su un team di giovani che ormai sfiora il centinaio di unità e che funziona "quasi" come un orologio svizzero. E sottolineo "quasi" perché su un porto - ma specialmente sul porto di Livorno - pretendere che ogni tanto la fantasia non superi le consuetudini sarebbe assurdo. Tutto nel rispetto delle regole ovviamente. Ma i piccoli (e a volte grandi) colpi di genio fanno la differenza.

Tutta Italia ha parlato, ha scritto, ha filmato ed ha studiato - non esagero - l'operazione MSC con le grandi fullcontainer da 9 mila Teu infilate nel terminal attraverso la strettoia del Marzocco; con margini d'acqua a dritta e a sinistra da cardiopalma. Come far passare - ha scritto qualcuno - un cammello dalla cruna d'un ago. Forse non tutti hanno saputo, e capito, quanto studio e quanta ricerca c'è stata a monte della prima operazione. Dirigenti, piloti e tecnici del terminal sono andati a studiare sul simulatore della Msc di Sorrento ogni possibile ipotesi, valutando l'incidenza del vento ma anche il flusso dell'acqua generato dall'avanzamento della carena nella strettoia del canale; con analisi vettoriali rapportate alla ridondanza lungo le due diverse sponde del canale, tenendo conto anche del senso di rotazione dell'elica della nave e della spinta dei rimorchiatori, dell'effetto ventosa generato dal fondo del canale sulla carena, dei vortici a seconda della marea e chissà di quanti altri parametri che a me e alla maggioranza di noi non tecnici ovviamente sfuggono.

Un'operazione, quella che si ripete quasi ogni settimana con successo, che per la sua complessità e unicità ha avuto come spettatore anche lo stesso Gianluigi Aponte, Vip che notoriamente non spreca il proprio tempo. E che ha rilanciato il porto di Livorno entrando nel terminal Lorenzini come socio, con l'intento dichiarato - a livello internazionale - di puntare alla Darsena Europa.

Enio, Ugo e i loro figli - tutti orgogliosamente al lavoro nel gruppo - possono davvero essere soddisfatti di ciò che hanno creato.

Antonio Fulvi

CAMAR.

**AGENZIA DOGANALE - SPEDIZIONI
ANCONA - ITALY**

I Vostri consulenti doganali e di commercio estero



Opera dell'artista anconetano Antonio Di Pietro per gentile concessione

CAMAR IS CUSTOMS BROKER IN ANCONA OF MSC "SINFONIA" AND SNAV "AURELIA"



(I)
PRATICHE DOGANALI
INTRASTAT
TRANSITI
DEPOSITO MERCI



(HR)
CARINSKI DOKUMENTI
TRANZITI
USKLADISTENJE ROBE
PRIJEVOZ ROBE



(GR)
ΤΕΛΩΝΕΛΑΦΕΣ ΔΙΑΤΥΠΩΣΕΙΣ
ΔΙΕΛΕΥΣΕΙΣ
ΕΚΤΕΛΩΝΙΣΜΟΙ
ΑΠΟΘΗΚΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ



(GB)
CUSTOM FORMALITIES
INTRASTAT
TRANSIT
WAREHOUSE



(TR)
GÜMRÜK İŞLEMLERİ
TRANSIT İŞLEMLERİ
DEPOLAMA
NAKLİYE KOMİSYONCULUĞU



Azienda certificata A.E.O.C. semplificazioni
doganali "Authorised Economic Operator"
dall'Agenzia delle Dogane cert. IT AEOC 110456
con validità in tutta l'Unione Europea



As agents in Ancona
T2/T1 transit - ncts

CAMAR di Mauro Martelli snc - C.so Stamira, 24 - 60121 ANCONA - ITALY

Tel. +39 071 2071479 - +39 071 2071493 - Fax +39 071 2077106 r.a.

Deposito: Via Mattei, 42 - ANCONA - www.camarancona.net - info@camarancona.it

Come voleva l'ammiraglio Nelson: la "Band of brothers"

Poco più di due anni fa, in un altro Quaderno dedicato al terminal Lorenzini & C, avevamo intitolato: "Da oggi al futuro". Erano tempi del recente ingresso di Msc come socio del terminal, e già allora Enio Lorenzini aveva spinto a parlare, a presentarsi e a dissertare sul prossimo futuro, i tre giovani eredi della sua famiglia e di quella del socio Ugo Grifoni: in ordine

d'età Averardo e Daniele Grifoni e Francesco Lorenzini. Oggi i tre giovani sono appena più maturi sul piano dell'età - Averardo che è il più grande ha 50 anni, Francesco non tocca i 40, Daniele è a mezza strada - ma in compenso hanno fatto un salto di qualità più che significativo sul piano dell'esperienza di lavoro. E - mi sento di aggiungere, dopo un'oretta di chiacchierata - anche di vita.



(da sx) Daniele Grifoni, Averardo Grifoni, Enio Lorenzini e Francesco Lorenzini

Le loro responsabilità ufficiali nel terminal non sono cambiate, semmai affinate. Averardo cura la produzione e l'organizzazione del lavoro. Daniele ha responsabilità dirette nel commerciale e nell'operativo, Francesco si occupa del personale, con la formazione e la gestione. Ma l'elemento più significativo è che tutti e tre, sotto l'ala "burbera ma

protettrice" di Enio, si sentono e sono intercambiabili. In sostanza, non esistono confini rigidi di competenze. Sono tre Jolly che corrono dove serve. E funziona.

Due anni fa avevamo intitolato: "con i giovani verso il domani". Come ci raccontano loro, il patrimonio umano della Lorenzini continuano ad essere i giovani. Auguri

I consuntivi dei traffici 2017

Contenitori Teus: 169.173

Impiantistica Tons: 36.000, metri cubi 180.000





**COMPAGNIA
IMPRESA
LAVORATORI
PORTUALI**



Compagnia Impresa Lavoratori Portuali s.r.l.

Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno - ITALY

Phone (+39) 0586 841511 / Fax (+39) 0586 841690 - Email: segreteria@cilplivorno.it



**Compagnia
Portuale di
Livorno**

Società Cooperativa

Via San Giovanni, 13 - 57123 Livorno (LI) - Telefono +39 0586841111 - mail: segreteria@gruppoapl.it



**GRUPPO
CPL**



Enio Lorenzini

Enio Lorenzini, per chi lo conosce appena, è un duro. Parla poco, ti squadra, risponde quasi a monosillabi. Ma la sua sostanza esce quando ci sono problemi da risolvere o quando i problemi sono di qualcuno al quale lui vuol bene. E sembra strano, ma vuol bene a un sacco di gente. Più d'una volta l'ho incontrato in ospedale per dare una mano a qualcuno: in silenzio, ma con l'azione. E' anche capace di intemerate furibonde: ne so qualcosa anch'io, che da giornalista mi sono trovato un paio di volte a subirle. Però da uomo vero, è anche capace di ri-

conoscere quando sbaglia. E - incredibile o quasi, in questo mondo - di chiedere scusa. Gli voglio bene anche per questo. Per la preparazione di questo Quaderno Enio Lorenzini si è tenuto abbastanza in disparte. Ha buttato nella fossa dei leoni - l'intervista - i suoi tre. Ha voluto rispondere solo a una mia domanda sul futuro del terminal in relazione alla sperata Darsena Europa. "Il gruppo Msc - ha detto - si è dichiarato interessato alla Darsena Europa. E la Lorenzini fa parte del gruppo Msc". Punto e basta. Comunque, più che sufficiente.



Averardo Grifoni

Averardo Grifoni ci tiene a ricordare che lui ha cominciato a lavorare dal basso, andando in banchina a fare le verifiche di qualità sulla merce allo sbarco. Altri tempi, altri traffici, altre mansioni. "La frutta per esempio. Arrivava senza gli accorgimenti che oggi, con i gas nei contenitori, impediscono una maturazione troppo veloce. E capitava che un carico ritardasse per cento motivi. Noi dovevamo infilarci dentro a verificare cassetta per cassetta se il carico era ancora valido o no. Anche con l'assaggio - ride - a nostro rischio e pericolo". Da allora è cambiato il mondo, ammette Averardo,

ma nella sostanza il lavoro nel terminal richiede sempre attenzione, capacità di risolvere i problemi anche del carico e del caricatore, velocità di decisioni. Certo, con le navi sempre più grandi, con l'aumento dei controlli di legge sui contenitori, con il moltiplicarsi delle competenze tra i vari uffici dello Stato, sarebbe auspicabile - per esempio - che il progettato "Single window" diventasse una realtà. L'ideale: invece di dover aprire un contenitore più volte, per i molteplici controlli dei vari uffici (dogana, finanza, chimici del porto, veterinari, etc) un coordinamento tra gli uffici stessi per un controllo collettivo. Tempo, spese e interferenze risparmiate. "Ma capisco che non è una faccenda di buona o cattiva volontà - chiude Averardo - piuttosto di risorse, che a molti degli uffici mancano". Si spera in un prossimo futuro. Come è un punto d'arrivo irrinunciabile che il terminal possa migrare, quando sarà il momento, nella Darsena Europa. "La navi crescono, e visto che sono i terminal a doversi adeguare e non viceversa - chiude con filosofica saggezza - dobbiamo avere strutture adatte a chi oggi propone unità anche sopra i 20 mila teu". Ma attenzione: l'elemento Sine Qua Non per Livorno è diventata l'alta capacità ferroviaria. "I raccordi tra la banchina e la rete ferroviaria europea sono indispensabili e urgenti, la velocità del servizio è sempre più importante".



Daniele Grifoni

La ferrovia, la "cura del ferro", l'eliminazione dei nodi logistici che creano ritardi e costi parassiti sono il tema anche dell'intervento di Daniele Grifoni. Dei tre, è il più comunicativo, è quello cui spettano in genere anche le missioni all'estero o le conferenze. Insiste sulla necessità di dare al porto di Livorno, e non solo al suo terminal, una rete di binari che si raccordi il più velocemente possibile con le grandi direttrici Ten-T. La velocità è una costante: e il terminal - ricorda Daniele - ha addirittura finanziato la costruzione di una ulteriore porta di uscita dei Tir nel gate del Galvani.

BOLZONI

The Material Handling Group

Con 6 stabilimenti produttivi in Italia, Finlandia, Germania, Stati Uniti e Cina, 20 filiali dirette e rivenditori in ogni continente, Bolzoni è un gruppo multinazionale e una delle realtà più dinamiche nel settore della movimentazione industriale.

Attraverso i marchi di prodotto BOLZONI AURAMO e MEYER, il gruppo offre una gamma completa di attrezzature per carrelli elevatori, forche e piattaforme elevatrici progettate per ottimizzare ogni specifica necessità di movimentazione



BOLZONI S.p.A.

29027 Casoni di Podenzano
(Piacenza) Italy
Tel: +39 0523 55 55 11
Fax: +39 0523 52 40 87

www.bolzonigroup.com

Bolzoni Italia Srl

Via Del Mandorlo, 28
59100 Prato - Italy
Tel: +39 0574 57 13 53
Fax: +39 0574 57 15 17

www.bolzonigroup.com

BOLZONI 
AURAMO

MEYER
Since 1953 Made in QUALITY

“A breve avremo due treni-blocco alla settimana utilizzando il nostro raccordo ferroviario - sottolinea Daniele - ma è tutto il sistema che deve migliorare e velocizzarsi. L'Autorità si sta dando da fare, la Regione anche. Ma i tempi vanno bruciati, la logistica ormai corre alla velocità della luce”. Ricorda che oggi per le merci che provengono dal Far East in containers, poter trovare uno scalo a Livorno che consenta di farle ripartire velocemente sul ferro anche verso il centro Europa significa per l'armamento risparmiare almeno 6 giorni di navigazione, forse otto, rispetto agli scali del nord Atlantico. “Quando saremo in grado di lavorare le navi da 10/15 mila Teu - chiarisce - ed avremo una rete ferroviaria adeguata, per smaltire migliaia di contenitori in tempo reale, Livorno si sarà riappropriata di un ruolo

che nel passato era stato di primissimo piano a livello internazionale”. Per Daniele - ma il giudizio è uguale anche per gli altri due dirigenti - uno dei punti di forza della società è il sangue giovane dei dipendenti. “In due anni abbiamo assunto una trentina di giovani - chiarisce - scelti in gran parte da settori non necessariamente portuali: perché abbiamo privilegiato chi ha mostrato impegno di imparare piuttosto di altri che magari sapevano un pò del mestiere ma su esperienze del passato che oggi servono poco”. È stata una scelta vincente: e lo conferma il funzionamento del terminal, dove sotto la guida di pochi anziani - che ancor oggi non si esimono dall'andare in banchina, con il casco e i guanti da lavoro - tanti ragazzi, in gran parte acculturati ben più d'un tempo - frullano e risolvono.



Francesco Lorenzini

Francesco Lorenzini è il più giovane dei tre vice-Enio. È lui che si occupa in diretta del personale, della sua formazione, dei corsi sulla sicurezza, delle esigenze dei dipendenti. Giovane tra i giovani, è comunque intercambiabile con Averardo e Daniele nelle necessità. L'impressione che da a chi ci parla è di una persona riflessiva, ma che sa interiorizzare e all'occorrenza dice le cose

giuste nel modo giusto. Dei 70 dipendenti del terminal si occupa non solo sul lavoro ma anche, con i fatali limiti di un'azienda, fuori dalle loro incombenze. E' l'insegnamento di Enio, fa parte del DNA della Lorenzini. Guarda anche lui al futuro prossimo in Darsena Europa, ma realisticamente parlando è consapevole che ancora per alcuni anni sarà il terminal attuale a dare pane e lavoro. La possibilità di utilizzare al meglio i treni-blocco è tra le priorità: l'allargamento della strettoia del Marzocco è la priorità delle priorità. Ci stanno lavorando, con i dragaggi d'inizio dell'anno, hanno portato la larghezza a circa 90 metri e le fullcontainers Msc come “Vita” e “Adelaide” possono ormai entrare con quei 50 cm di pescaggio in più che significa maggior carico e maggiori possibilità. La formazione professionale dei giovani di banchina è altrettanto importante. Francesco è anche quello dei rapporti con la Capitaneria e gli altri corpi dello Stato che fanno le verifiche. “Il clima è di collaborazione, si lavora bene, spesso benissimo” dice. È di poche parole, Francesco. Ma l'orgoglio del lavoro fatto bene e da farsi benissimo traspare anche dalle sue pause.

A.F.





**REVAMPING
GRU**



**FULL
RENTAL**



**MANUTENZIONE
BANCHINE**



**PRESSO INTERPORTO TOSCANO AMERIGO VESPUCCI
VIA DELLE COLLINE 100 – 57017 GUASTICCE (LI)**

TEL. 0586 404033 FAX 0586 428881 INFO@GLOBALSERVICE.LIVORNO.IT

**SEDE
OPERATIVA**



**PRONTO INTERVENTO
24 ORE SU 24**



Così alle soglie del futuro

Ci sono stati e ci sono, nella storia del porto di Livorno, tempi di grandi affermazioni e tempi di "riflessione", se non vogliamo parlare, per pudore, di vera e propria crisi. Il porto è stato il primo nel Mediterraneo per i traffici dei contenitori, grazie anche alla scelta della Setaf, - l'allora forza armata americana stanziata nel sud Europa per la guerra fredda - di utilizzare la Darsena 1 per i suoi sbarchi logistici: che appunto, avevano inventato i contenitori. Poi c'è stata la grande epopea della Compagnia portuali, che ha portato - nel bene e nel male - all'affermazione

di un "sistema porto" che ha generato la Darsena Toscana, con le due sponde progressivamente banchinate e specializzate.

Fermiamoci qui: perché il salto temporale che ci ha portato all'ingresso nel terminal Lorenzini del gigante Msc di Gianluigi Aponte disegna un assetto totalmente nuovo del porto dei containers: e ancora di più ci fa ipotizzare una trasformazione totale di tutta l'area, con il Lorenzini che non si accontenterà certo di veder nascere una Darsena Europa al di fuori della sua influenza.





**RIMORCHI PORTUALI
SALVATAGGI**



NERI
MARITIME SOLUTIONS SINCE 1895

**TUTELA AMBIENTE MARINO
DEPOSITI COSTIERI**



*

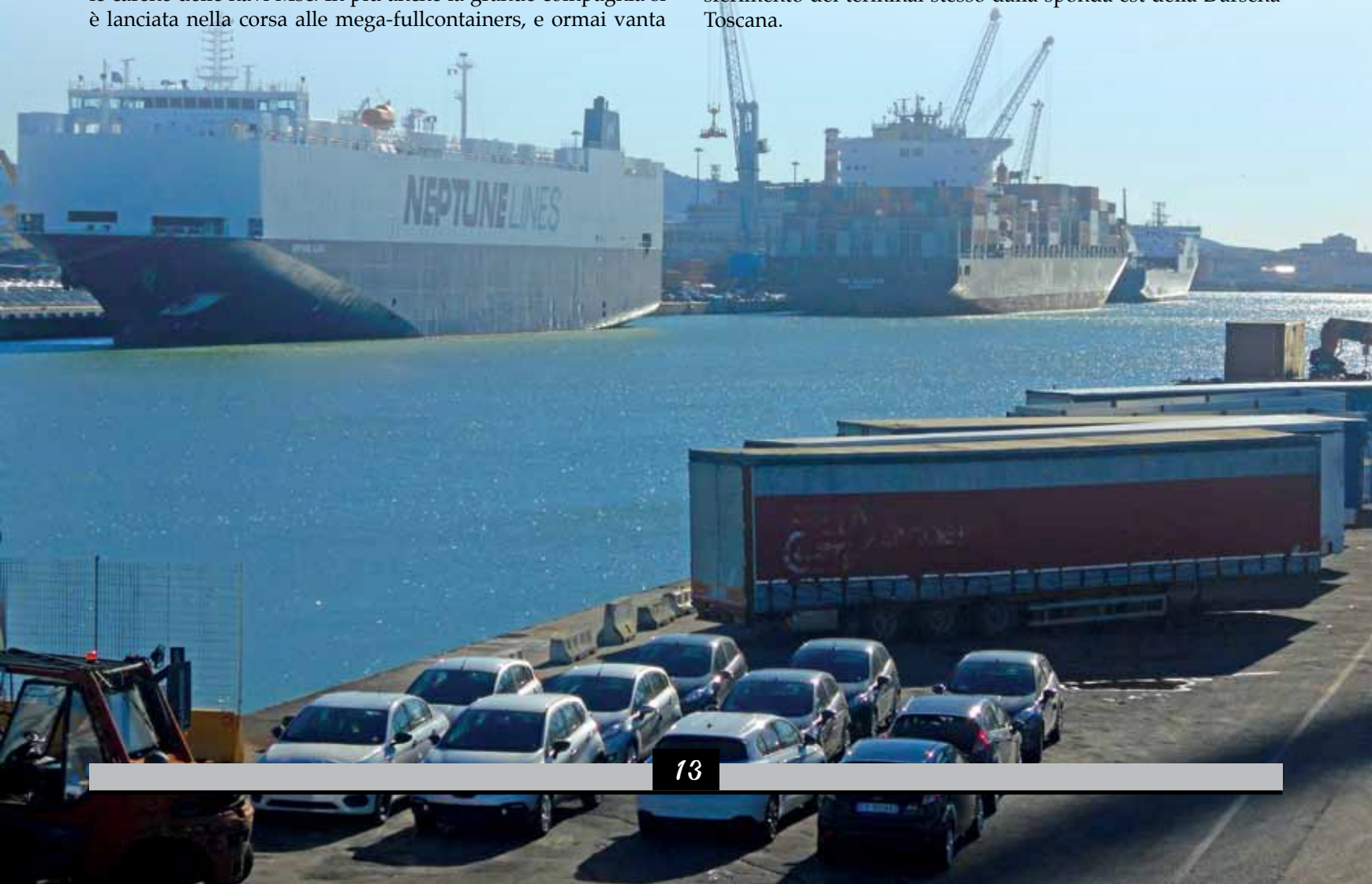
Di recente uno dei siti on line specializzati nell'analisi dei network dei containers, Alphaliner, ha pubblicato una cartina del porto di Livorno (che riportiamo) dove si evidenzia la posizione del terminal Lorenzini nella Darsena Toscana e quella della prossima Darsena Europa: il tutto come interesse di Msc su Livorno. L'analisi svolta a corredo della cartina, che non è certo azzardata, sottolinea almeno come bozza una strategia di Aponte e del suo gruppo per il prossimo futuro sul Mediterraneo centro-occidentale. Strategia che punta per i containers - dichiarazione peraltro confermata dallo stesso Aponte - sui porti di Genova e di Livorno. Da sottolineare che Aponte aveva fatto una croce sopra Livorno ai tempi di Italo Piccini dopo un duro scontro con l'allora "boss" dei portuali, promettendo che le sue navi non avrebbero più toccato le banchine labroniche. Tanta acqua è passata sotto i ponti, come si dice, ed altrettanta e più sotto le carene delle navi Msc. In più anche la grande compagnia si è lanciata nella corsa alle mega-fullcontainers, e ormai vanta



nella flotta unita da 20 mila Teu con proiezioni prossimo-venture ancora maggiori. In questa chiave, Msc punta a mettere il cappello su quei porti che promettono, subito o almeno a breve, fondali superiori ai 16 metri e banchine attrezzate per operare sulle altissime file di containers consen-

tite dai prossimi giganti del mare. La piattaforma Europa è appunto uno dei futuri scali che con fondali oltre i 16 metri - si parla ormai di 18 metri, anche per il deciso intervento ad hoc del governatore della Toscana Enrico Rossi - entro quattro o cinque anni dovrebbe essere operativo.

Fondali, banchine, attrezzature di sollevamento, aree di stivaggio e di movimentazione, informatica spinta e AI, ovvero Intelligenza Artificiale, sono elementi Sine Qua Non per i porti container di domani mattina. Tutti compresi nel progetto della Darsena Europa che nella strategia di Msc e di Enio Lorenzini si prospetta chiaramente come l'aspirazione a un trasferimento del terminal stesso dalla sponda est della Darsena Toscana.



Terminal Darsena Toscana



**Con una capacità operativa annua
di 900.000 TEU è il Terminal Contenitori del Porto di Livorno**



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



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 puntualità degli orari



Con investimenti in nuove tecnologie e risorse umane altamente qualificate, "TDT" può offrire la più ampia gamma di servizi, garantendo un alto livello di efficienza ed affidabilità

*

Ma per fare della Darsena Europa un grande e adeguato mega-porto per mega-portacontainers non bastano fondali, banchine, opere di protezione e attrezzature di movimentazione. La campagna del ministro Delrio per una sostanziosa "cura del ferro" in Italia ha confermato che i porti devono essere terminali ferroviari con la possibilità di operare con i convogli cargo direttamente dalle banchine. E certo non solo con un unico binario di raccordo con la rete nazionale, ma con fasci di binari, senza strozzature né "imbuti". Da questo punto di vista il terminal Lorenzini d'oggi soffre ancora d'un collegamento ferroviario non totalmente adeguato alle sue potenzialità. L'altro terminal containers, il Tdt sulla sponda ovest, ha fasci di binari ma è condizionato dall'anacronistico "imbuto" costituito dall'unico ponte ferroviario (girevole) sopra le porte vinciane. E così come stanno le cose, la stessa Darsena Europa avrebbe lo stesso condizionamento, anacronistico e inaccettabile a fronte di navi in grado di scaricare in una giornata fino a 20 mila Teu.

Non è un problema ignorato; né dal Lorenzini, né dal Tdt, né dall'Autorità portuale di sistema di Stefano Corsini, e nemmeno dalle FS e dalla Regione. Solo che siamo di fronte a uno di quei temi che per essere risolti hanno bisogno di far lavorare tutti insieme centri di potere e di programmazione troppo spesso difficili da coordinare.

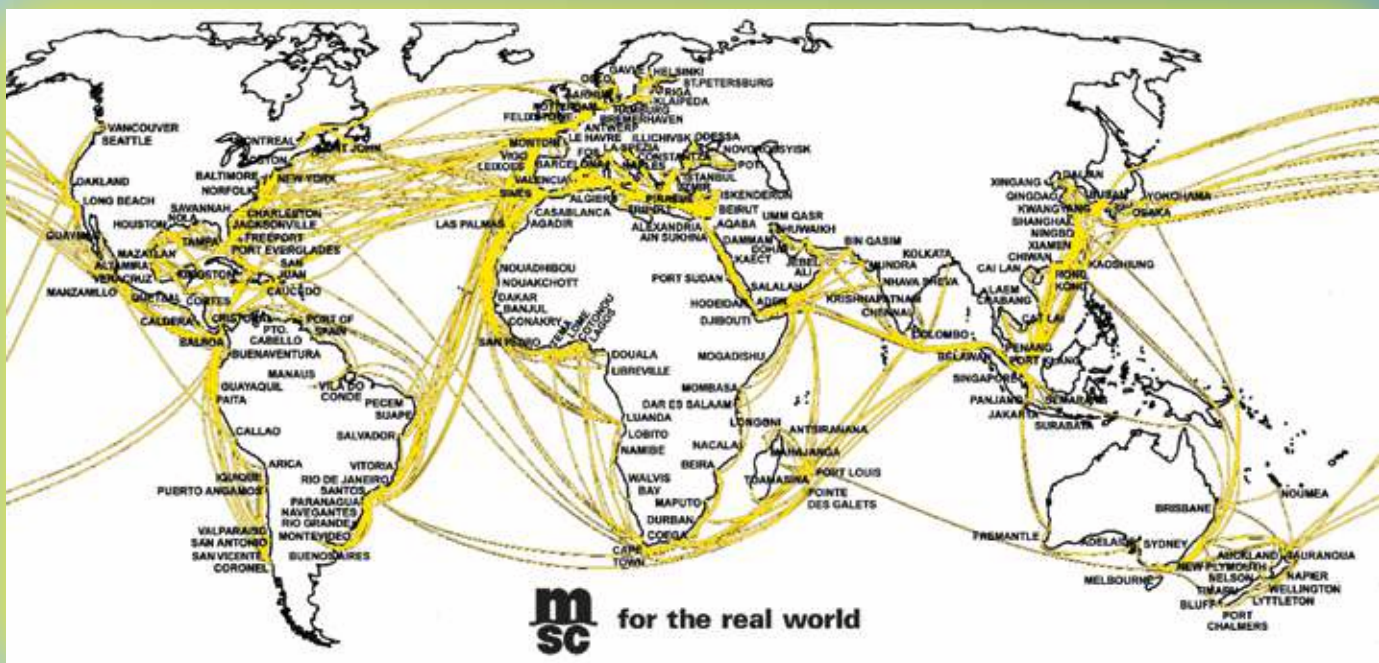
*

Per rendere sia la Darsena Toscana ovest, sia la prossima Darsena Europa collegate alla rete ferroviaria nazionale con tutti i fasci di binari necessari per un buon flusso dei convogli cargo, occorre per prima cosa eliminare la strettoia dell'attuale ponte girevole. E il problema si supera soltanto tombando quel braccio di canale dei Navicelli che dalla foce dove confluisce anche lo Scolmatore dell'Arno sbocca in Darsena Toscana. Un sogno annoso: perché prima ancora che si verificasse l'esigenza dei binari il braccio del canale ha contribuito a scaricare in Darsena tonnellate e tonnellate di fanghi dello Scolmatore, compromettendo i fondali con pesanti limitazioni al pescaggio delle navi; sia a quelle destinate al Tdt, sia a quelle della sponda est di Lorenzini, sia in particolare ai fondali più a nord della Darsena, quelli dove scalavano - e scalano - i traghetti ro/ro e misti. La battaglia contro i fanghi ha richiesto anni di polemiche, finché la Regione ha fatto sostituire le vecchie e inefficienti porte vinciane con un sistema analogo ma più moderno. E in particolare fino a quando ha passato la gestione delle porte all'Autorità dei porti regionali, togliendole alla Canale dei Navicelli Spa che le teneva in prevalenza aperte. Per il terminal Lorenzini d'oggi e per la Paduletta della Cilp, il tombamento non serve ma occorre un collegamento ferroviario a più binari prima possibile. Il tutto fa parte di uno stesso programma.





**Da 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**

Quella della nuova gestione delle nuove porte vinciane è stata una vittoria, ma solo parziale. La vittoria piena si avrà, come detto, eliminandole, cancellando ponti girevoli e canale: tombando quest'ultimo per far scaricare in mare, attraverso la sua naturale foce, Canale dei Navicelli e Scolmatore. Anche la Regione se n'è convinta, dopo qualche iniziale resistenza. E il presidente Rossi s'è impegnato. Tombare il canale consentirà di creare più fasci di binari sua per la sponda est che per la sponda ovest: sarà così collegata al meglio alla rete nazionale anche la Darsena Europa, oltre ad "agganciare" alla rete anche l'area della Paduletta, che oggi risente, esattamente come il terminal Lorenzini, la carenza del "ferro".



*Il progetto "Bonistalli" per la viabilità:
la chiusura del canale verso la Darsena Toscana*

*

Analisi facile. È realizzarla che risulta difficile. Perché come abbiamo accennato, ci sono da coordinare interventi che riguardano più amministrazioni, tutte più o meno dotate di poteri in grado più di frenare che di costruire. Invece c'è da costruire: anzi, c'è da ricostruire dopo aver distrutto. Il nodo è rappresentato dal ponte stradale che attraversa la foce dei Navicelli verso Tirrenia: un ponte realizzato decenni orsono troppo basso sull'acqua per consentire il passaggio di imbarcazioni più alte di un gommone o di un cabinatino. E tombare la strettoia delle porte vinciane comporta la necessità di far scendere a mare - o risalire dal mare - scafi ben più alti sull'acqua, compresi quelli che i cantieri della Darsena di Pisa realizzano per Codecasa, vere e proprie navi da diporto. Quindi il ponte stradale andrà necessariamente demolito e sostituito con un

altro con una campata apribile, prima di poter tombare il canale. Un progetto ad hoc era stato studiato dalla Provincia di Livorno prima che la Riforma le togliesse ogni competenza in materia: e comunque, era senza alcun finanziamento. C'erano anche resistenze perché il traffico stradale su quella direttrice d'estate è notevole e realizzare una campata mobile farebbe transitare le grandi imbarcazioni ma creerebbe file e disagi nel traffico stradale estivo.

Che l'intervento vada fatto ormai è convinzione di tutti. Nel frattempo, piccolo colpo di genio se vogliamo, è stata presentata una soluzione alternativa alla campata mobile che sta prendendo piede per la sua praticità e intelligenza. L'ha elaborata e presentata anche al governatore Rossi il presidente degli agenti marittimi di Livorno Enrico Bonistalli. Invece di rifare il ponte a campata mobile al posto (o a fianco) di quello attuale, si propone di realizzare un ponte fisso più a monte, dove la strada provinciale proveniente da Livorno fa una grande ansa sopraelevata da cui parte anche il braccio per collegarsi alle autostrade. Siamo a fianco della Toscopetrol: da quell'ansa, il ponte potrebbe attraversare la via d'acqua all'altezza del vicino ponte dell'autostrada (che rappresenta quindi il limite massimo di luce ottenibile) e attestarsi sulla riva nord dei Navicelli, raccordandosi poi alla strada del Calambrone correndo lungo l'argine, al margine dell'area parco. L'idea è piaciuta sia a Rossi sia al presidente dell'Autorità portuale Corsini. Si tratta adesso di farla diventare realtà. E non c'è tempo da perdere, perché ogni ritardo condiziona la sospirata e pretesa fruibilità ferroviaria dell'intera Darsena Toscana e della stessa Darsena Europa.



Coordinarsi, la parola d'ordine

Quando è stato fatto il primo tentativo ufficiale, con la Msc Vita da 9 mila Teu, c'erano a incrociare le dita e far altri scongiuri, oltre al vertice completo del terminal Lorenzini, anche il comandante del porto, il presidente dell'Autorità di sistema e una decina di selezionati operatori. E sotto la guida del capo-pilota di Livorno Massimiliano Lupi la gigantesca portacontainer si è docilmente infilata nella strettoia del Marzocco, braccata stretta da tre rimorchiatori, ha poi ruotato di misura nell'area di evoluzione e si è quindi affiancata al terminal. Qualcuno ha sudato freddo. Ma abbiamo potuto titolare trionfalmente, su queste colonne, che la Darsena Toscana si stava dimostrando accessibile anche alle 9 mila Teu. Una notizia che ha fatto il giro del cluster marittimo internazionale.

Pochi sanno che l'operazione era stata tutt'altro che avventurosa. Ci sono voluti mesi di preparazione, come abbiamo scritto nell'introduzione di questo Quaderno, con studi accurati a Sorrento dove Msc ha un modernissimo simulatore sul quale vengono impostati tutti i dati dei porti da sperimentare. E con analisi altrettanto accurate, da parte della Capitaneria di porto, sull'influenza dei venti, persino della (moderata) corrente del canale industriale, della visibilità.

Dopo la Msc Vita la manovra è diventata quasi di routine, anche se sempre sotto controllo: hanno defilato per il terminal Lorenzini tra la fine di novembre e i primi di dicembre la Msc Meline, poi la Msc Azov, poi ancora la Adelaide, eccetera. Manovre esemplari, coordinamento perfetto tra pilotaggio, comando di bordo, rimorchiatori, addetti agli ormeggi. Enio Lorenzini e i suoi, che all'inizio avevano chiesto il silenzio stampa per scaramanzia, alla fine si sono rilassati.

Con le Msc da 9 mila Teu Livorno ha "salvato" un traffico di grande portata, quello con i porti del sud America che rischiava di saltare malgrado le capacità dimostrate dal terminal e la potenziale clientela. Ma c'è di più. Si è deciso, grazie ancora una volta all'impegno della Capitaneria di porto, di intervenire con la draga che stava lavorando alla bocca sud dell'avamporto per dare una "raspata" alla strettoia, in modo



Il presidente dell'Authority di sistema con la nuova targa, simbolo del coordinamento tra i porti livornesi

da avere un pò più di margine di manovra. Un intervento inizialmente non previsto, perchè nella zona si sta lavorando attivamente per il "microtunnel" che alla fine del 2018 toglierà dal fondo della strettoia i tubi dell'Eni e consentirà di approfondire e allargare definitivamente il canale. Ma c'era nelle vicinanze la super- Brueghel, ingaggiata dall'Autorità portuale per i lavori alla bocca sud del porto e tutti d'accordo il potente mezzo è stato spostato sulla strettoia del Marzocco: ripulendo il fondale con il guadagno di quasi 1 metro di pescaggio e allargandolo di una sessantina di metri. Così d'ora in poi il passaggio delle Msc da 9 mila Teu sarà notevolmente più semplice. Dimostrazione, questa dell'intervento con la Brueghel, che quando c'è coordinamento nella comune volontà del fare, i risultati arrivano.

Your Global Solution



SAVINO DEL BENE[®]

Global Logistics and Forwarding Company



SAVINO DEL BENE SpA Worldwide Headquarters
Via del Botteghino, 24/26/28A, 50018 Scandicci (FI) – Italy

Ph: +39 055 52191 Fax: +39 055 721288

www.savinodelbene.com



SISAM
WE DELIVER

