

LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.



GENNAIO 2019

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



SOMMARIO

- 5 **“Multipurpose”, un 2018 di grandi soddisfazioni**
- 7 **La mega-gru Gottwald, un altro record**
- 8 **Canale e Galvani: Aiutati, che Dio t'aiuta...**
- 9 **Ma come sono lunghi i tempi a Livorno...**

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° 10 del 6 Febbraio 2019 - P.I. 45%

Un record, ma non solo di traffici

La nostra scelta di tornare con questo Quaderno sul terminal livornese Lorenzini & C. è un pò una sfida. E le sfide, come i nostri quattro lettori sanno, ci stimolano. Perché dunque parliamo di sfida? Perché il terminal multipurpose creato da Enio Lorenzini e Ugo Grifoni tanti anni fa, è oggi all'inizio del 2019 una delle realtà più dinamiche non solo del porto di Livorno ma dell'intera portualità nazionale.

Esageriamo? La molto (troppo) sintetica tabella dei dati del movimento delle merci nel 2018, che riportiamo nelle prossime pagine, dice solo una parte della realtà. Che registra, come è già stato più volte sottolineato dai rapporti a livello nazionale, un incremento record sia nelle merci varie - bulk cargo e project cargo - sia dei contenitori. In percentuale siamo in testa, come aumenti, a livello nazionale: ma le percentuali a volte dicono poco se si parte da piccoli numeri, mentre per il Lorenzini & C. i numeri sono tutt'altro che piccoli. Li potete leggere più avanti.

Non ci dilungheremo, in questa nostra introduzione, nemmeno sulle strategie operative nel porto di Livorno. Come leggerete, la portualità del sistema del Tirreno settentrionale, che fa capo alla presidenza di Stefano Corsini, attraversa un momento di grande delicatezza. Nel quale non sono mancati momenti di scontro acceso non solo tra operatori e gruppi armatoriali - il che può anche far parte delle normali dinamiche della concorrenza commerciale - ma anche tra istituzioni delegate al funzionamento del porto. I tanti tavoli di conciliazione che si sono proposti - compreso quello recente a Firenze, voluto dal presidente della Regione Toscana - hanno tentato di riportare le posizioni contrapposte a un livello di corretta dialettica. E sembra che ci siano riusciti, almeno in chiave ufficiale. L'impressione è che da Roma a Firenze fino a Livorno e alle sedi armatoriali dei due principali gruppi concorrenti sui ro/ro e ro/pax (ricordiamo che Livorno è il primo porto d'Italia in queste tipologie) si stia cercando di stemperare gli scontri con un chiarimento delle regole. È solo una nostra speranza? I prossimi tempi lo dimostreranno.

Attore non certo secondario dell'operatività del porto, il terminal Lorenzini & C. è evidentemente impegnato a potenziare non solo le proprie capacità - il suo parco gru multipurpose è diventato impressionante per potenzialità e per investimenti - ma anche una strategia che guarda al futuro del grande progetto della Piattaforma Europa. Se il piano regolatore del porto di Livorno sottolinea che la Piattaforma containers dovrà necessariamente avere un gestore unico, lo scacchiere attuale registra mosse significative proprio in previsione di questo indirizzo: nel gruppo Lorenzini & C. il colosso mondiale Mediterranean Shipping Company (MSC) è oggi al 50% dell'azionariato e non fa mistero di essere più che interessato alla Piattaforma. Da parte sua Enio Lorenzini con i figli e con quelli di Ugo Grifoni sta confermando che una gestione di famiglia può essere altrettanto intelligente, creativa e produttiva di quella affidata ai super-manager di levatura mondiale. Enio e i suoi parlano poco, a volte forse troppo poco. Ma lavorano, e noi sappiamo come: anche lottando giorno per giorno, ora per ora, contro una burocrazia asfissiante per le aziende, contro le incertezze di un sistema Italia che non favorisce certo chiarezze del diritto, contro una realtà internazionale in continuo divenire, che mette in difficoltà interi “sistemi” nazionali. Questo Quaderno è anche una dimostrazione di stima e di affetto. Dunque, avanti tutta Enio. Il futuro deve premiare anche chi se lo merita come te.

Antonio Fulvi

Global Service srl

**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**



PER VALUTARE L'INNOVAZIONE TECNOLOGICA APPLICATA ALLE BANCHINE

“Multipurpose”, un 2018 di grandi soddisfazioni

La tabella è sintetica, e bisogna capirlo: a un terminal privato non si confà fornire dettagli sulle tipologie di merci che tratta - in particolare impiantistica e heavy lift - e specialmente sulle destinazioni. Ma è una tabella ugualmente esauriente. Perché conferma che il terminal “multipurpose” ha avuto un incremento record dei contenitori

nel 2018 (si è sfiorato il +30%, cioè il maggior incremento percentuale di tutti i terminal contenitori nazionali) ma ha anche operato con ottimi risultati nell'altro settore per cui ha licenza di operare, cioè il cargo nelle sue ramificazioni. Se poi si va a curiosare sui piazzali, è facile vedere che sulle casse ci sono le destinazioni più varie: calato leggermente il Nord Africa, il Medio e l'Estremo Oriente la fanno da padroni. E non solo.

Che poi l'incremento dei contenitori sia legato al potenziamento delle linee di MSC - socia ormai paritetica del terminal - e delle compagnie che operano nella sua Alleanza, è soltanto un dettaglio. Non esiste compagnia di navigazione al mondo che non valuti le prestazioni dei terminal dove attracca: e che non sia pronta a cambiare porto se i risultati non sono validi. È stato proprio Gianluigi Aponte, fondatore e “patron” di MSC, a coniare l'ormai famoso detto: le navi hanno l'elica. Traduzione: si spostano facilmente da porto a porto sulla base dei servizi che ricevono.

Sul piano dei servizi, come riferisce questo Quaderno anche



Il gruppo di famiglia della Lorenzini & C.

nelle pagine che seguono, il terminal Lorenzini & C. non teme confronti. Pur condizionato da una location che, con il continuo crescere dimensionale delle navi fullcontainer ha creato difficoltà alle maggiori, ha saputo attrezzarsi con intelligenza e determinazione. La sua dotazione di gru multipurpose è impressionante, ulteriormente arricchita dall'ultimo

arrivo. L'organizzazione in banchina è curata con scrupolo, la suddivisione delle tipologie di merci è rigorosa. Dagli uffici della Lorenzini la vista sull'intero terminal è spesso chiusa per le pile di casseforma e di contenitori. Lo scorrere del ponte mobile è incessante. E sulla sponda est difficile che il ciclo banchina rimanga vuoto più di qualche ora.

Con Enio, ma anche con il figlio Lorenzo e con Gabriele ed Averardo Grifoni - che rappresentano l'altro “ramo” storico del terminal - la presenza operativa è costante. È stato più volte rilevato che quando arriva la giovane generazione ad affiancare quella che ha creato il business, si vive una doppia scommessa: che si può vincere, ma anche perdere. I Lorenzini e i Grifoni confermano che quando c'è capacità, impegno e anche ...sale in zucca, si vince indipendentemente dalle difficoltà. Siamo davvero alla presenza di un team compatto, dove le competenze e le responsabilità sono chiaramente distribuite. Qualcuno dice: sono una piccola ma efficace “macchina da guerra”.

Ecco i volumi del 2018 nel terminal:

	20	40	Import	Export	Full	Empty	Totale CT	Totale in Teus	Impiantistica P. Cargo in M3
Container in N.	50.666	78.884	63.732	65.818	107.256	22.294	129.550	208.434	
Impiantistica in M3									
Heavy Lift in M3									120.185
Totale	50.666	78.884	63.732	65.818	107.256	22.294	129.550	208.434	120.185

Terminal Darsena Toscana

nodo strategico dall'efficienza certificata



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.



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.



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.



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



SULLA PROPOSTA IN SEDE NAZIONALE DELLO "SMART PORT INDEX"

La mega-gru Gottwald, un altro record

Ne aveva parlato, con legittimo orgoglio già nello scorso novembre, uno degli amministratori delegati della Lorenzini & C, il giovane Francesco Lorenzini. «Abbiamo ordinato la più grande gru semovente portuale del Mediterraneo, che arriverà a Livorno entro la fine dell'anno». E così è stato. L'enorme semovente modello G HMK 8412-64 nella versione HT (con torre più alta di 10 metri), è arrivato su una nave specializzata a fine dicembre. Prodotta da Konecranes Gottwald, è stata progettata per lavorare su container, benne e carichi generici con gancio. Viste le dimensioni, la gru è arrivata a bordo della nave specializzata quasi totalmente montata per ridurre al minimo l'impatto sulle operazioni. Assemblata in un porto del nord Europa, dove era giunta dalla fabbrica, è stata poi completata sulla banchina della sponda est della Darsena Toscana e dalla metà di gennaio è operativa.

Il corpo principale di questo colosso è alto 58 metri, il braccio della macchina è lungo 64 e la cabina dell'operatore è collocata a 43 metri per assicurare la massima visibilità possibile a bordo nave. È costata 4 milioni di euro, un investimento non da poco. Grazie a questo nuovo mezzo il terminal può lavorare in tutta sicurezza su navi di dimensioni fino a New Panamax. Anche sul piano dell'ambiente il colossale impianto risponde alle più recenti normative. La motorizzazione è ibrida, diesel-elettrico, e garantisce importanti riduzioni delle emissioni grazie a dispositivi per il risparmio energetico.



«Questo importante investimento - ha dichiarato all'arrivo della maxigrù il presidente del terminal Enio Lorenzini - è per noi strategico in vista delle sfide per il futuro». Un futuro che il terminal affronta con realismo e decisione. Si è parlato anche di tele service, supporto ideale per la gestione di operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria e per seguire

interventi tecnici, caratteristica dell'industria 4.0. Significativa quindi la scelta del nuovo modello. Francesco Lorenzini ha spiegato alla stampa che «Il nostro parco mezzi di macchine Konecranes Gottwald ha contribuito alla rapida crescita del terminal ed è stato logico rivolgersi nuovamente a Konecranes. Questa nuova gru per le sue caratteristiche ci permetterà di sviluppare ulteriormente sia il traffico containerizzato che quello convenzionale». Soddisfatto e orgoglioso anche Daniele Grifoni, l'altro amministratore delegato della società. «Il nuovo mezzo si è già dimostrato sostanziale per la maggiore concretezza operativa e migliore linearità nella gestione delle fasi di imbarco e di sbarco».



SULLA PROPOSTA IN SEDE NAZIONALE DELLO "SMART PORT INDEX"

Canale e Galvani: Aiutati, che Dio t'aiuta...

C'è un dettaglio, nell'impegno del terminal Lorenzini & C. per i traffici, che ne descrive, più di ogni dato sulla movimentazione e sugli investimenti nelle proprie aree, la visione "strategica"; e insieme, la volontà di rendersi partecipe dello sviluppo delle infrastrutture del porto, non solo per sé ma per l'intero cluster. È il silenzioso contributo che Enio e i suoi hanno dato, in risorse finanziarie, sia per le operazioni di allargamento ed approfondimento della "strettoia" del Marzocco, sia per la creazione della terza porta del varco Galvani: un ingresso/uscita strategico per il terminal ma anche per altri operatori. Con la terza uscita, che poi faticosamente è stata attrezzata del personale necessario sia dalle istituzioni di controllo che dall'AdSP, il traffico dei mezzi pesanti si è fluidificato e quello che era diventato un perenne ingorgo è molto migliorato. Aiutati che il Ciel t'aiuta: se il terminal avesse aspettato i tempi delle istituzioni pubbliche, saremmo forse ancora alla ricerca del progetto o poco più avanti.

Anche sulla strettoia del Marzocco, il terminal Lorenzini - e per dare giustizia a tutti, anche il TDT - hanno contribuito economicamente ai lavori di dragaggio e di rimozione degli ostacoli subacquei che sono stati trovati nel corso d'opera. Con interventi sostanziosi, che hanno consentito di arrivare al risul-



tato - per il quale si è battuto anche il direttore marittimo della Toscana e comandante del porto contrammiraglio Giuseppe Tarzia - di un quasi raddoppio della larghezza del canale stesso e un cospicuo aumento dei pescaggi.

Non siamo ancora al risultato auspicato, che prevede la sospirata realizzazione del microtunnel per i tubi dell'ENI. Com'è noto, il programma iniziale avrebbe dovuto concludersi entro il 2018 e i lavori sulle due sponde del canale erano cominciati a spron battuto. Poi c'è stata l'imprevista infiltrazione d'acqua nel "pozzo" sul Magnale, la lunga e complicata ricerca della falda acquifera, la sua intercettazione e a quel punto la revisione dell'appalto: perché le ditte interessate hanno ovviamente richiesto un supplemento, dovendo affrontare una situazione totalmente imprevista. È di pochi giorni fa la notizia che l'accordo è stato raggiunto, che l'AdSP ha accettato le nuove clausole e che si sta ripartendo. Sarà, per l'intera Darsena Toscana e per il canale delle industrie, un punto d'arrivo storico. Perché una volta spostati i tubi dell'ENI l'intero porto industriale sarà finalmente accessibile alle portacontainer con pescaggi fino a 11 metri, che potranno usufruire di una larghezza navigabile del canale di 120 metri. Eravamo partiti da poco più di 45 metri: un bel salto qualitativo, che consentirà finalmente di operare in attesa della piattaforma Europa con le navi dell'attuale generazione mediterranea. Un obiettivo che per la MSC, solidamente attestata sul Lorenzini, è strategico almeno per quanto l'intero cluster portuale livornese.

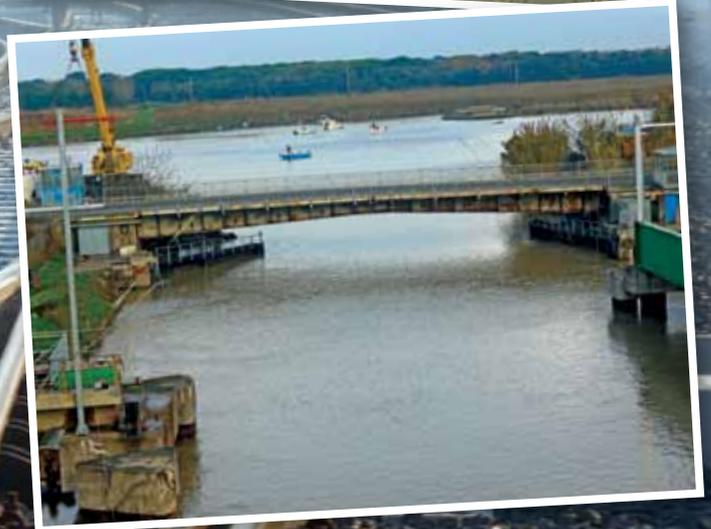


Ma come sono lunghi i tempi a Livorno...

Due anni fa scrivevamo quanto segue sulle necessità di riassetto strategico per la logistica della Darsena Toscana, dove il terminal Lorenzini & C. opera. Riproponiamo quel testo, anche per evidenziare quanto lentamente arrivano gli interventi richiesti.

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 anoso. 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 al 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 è determinante, ma certamente utile; occorre però un collegamento ferroviario a più binari prima possibile. Il tutto fa parte di uno stesso programma.



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 sia per la sponda est che per la sponda ovest: sarà così collegata al meglio alla rete nazionale anche la Darsena Europa, oltre a "agganciare" alla rete anche l'area della Paduletta, che oggi risente, esattamente come il terminal Lorenzini, la carenza del "ferro".

*

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 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.

(A.F.)





for the real world

AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

STEAMSHIP AGENTS & BROKERS



BORGO DEI DOTTI

Da oltre 40 anni con MSC al servizio della clientela, verso le principali destinazioni del mondo

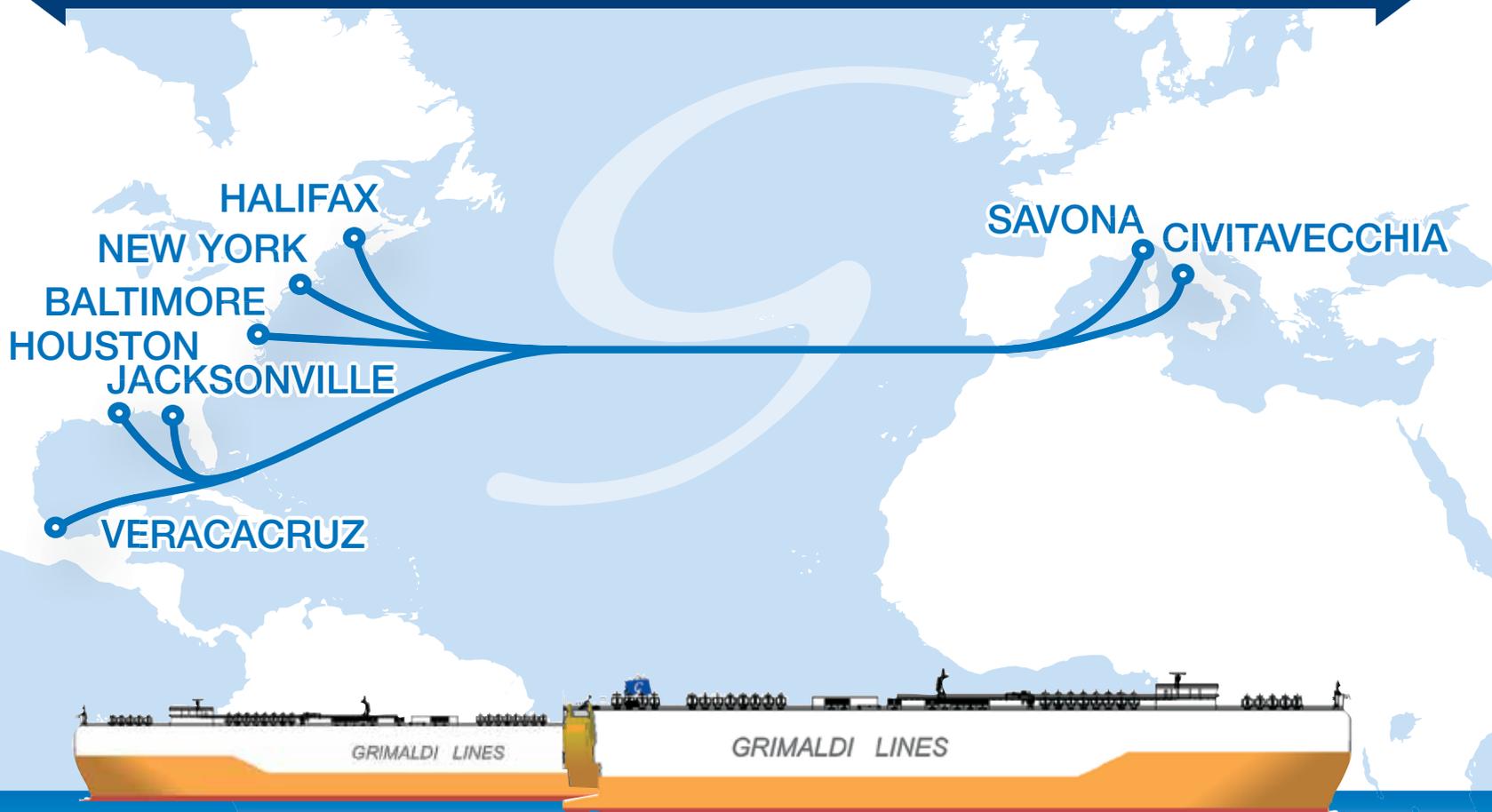


LIVORNO Piazza dei Legnami, 21
Phone 0586 248111 (25 linee) Fax 0586 248200 (5 linee)
E-mail: it015-spadonia@mscspadoni.it



GRIMALDI GROUP

servizio diretto Nord America-Messico-Mediterraneo



**SERVIZIO REGOLARE SETTIMANALE PER CARICO ROTABILE,
PROJECT CARGO, SPECIAL CARGO**

Contatti Agenzie:

SAVONA:

MARITTIMA SPEDIZIONI SRL
+39 019 821375
opssv@marittimaspedizioni.it

CIVITAVECCHIA:

ATLANTICA CIVITAVECCHIA SRL
+39 0766 21621
civufficio@grimaldi.napoli.it

ITINERARI ED INFO :

www.grimaldi.napoli.it
euromedquotations@grimaldi.napoli.it