

LA GAZZETTA MARITTIMA

I QU
ADE
RNI.

*Lorenzini & C.
la sfida
che continua*



Speciale Terminal 2021



MEDITERRANEAN SHIPPING COMPANY

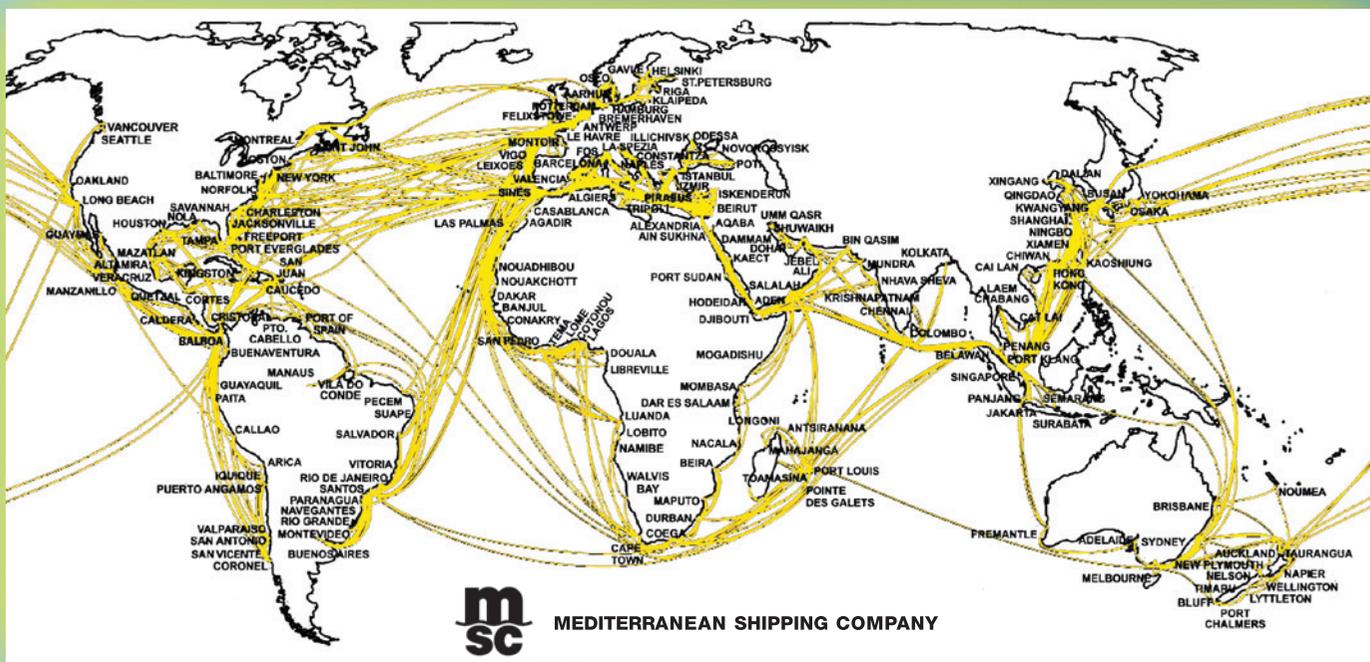
AGENZIA MARITTIMA ALDO SPADONI

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

SOMMARIO

- 5 **Enio Lorenzini: pace e spazi
gli imperativi per Livorno**
- 9 **La letterina di Natale**
- 11 **Tre anni vissuti con slancio**
- 12 **Varco Galvani, l'impresa
riuscita in attesa
della digitalizzazione spinta**
- 15 **Uniport e il lavoro che cambia**
- 18 **Project cargo ok,
riconquistare Maghred
e coesione interna**

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



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° 22 del 20 Marzo 2021 - P.I. 45%

La sfida che continua

Che non siano tempi in cui giocare a cuor leggero lo sappiamo bene tutti. E affrontando questo mese di marzo i temi di uno dei terminal più dinamici del porto labronico, ne siamo sempre più consapevoli. Però mi viene anche da sorridere, pensando a come posso giocare sul titolo di questo quaderno: la sfida che continua oppure la continua sfida. Sembra un concetto palindromo, ma se ci pensate bene ha significati diversi: provate a rifletterci.

In entrambi i casi, siamo testimoni che lavorare nel campo della logistica portuale italiana oggi sia una sfida. E lavorare nella logistica livornese è una sfida al quadrato. Nessuno ignora che questo porto di grandissime tradizioni multiculturali, aperto nei secoli a tutte le "nazioni" e a tutte le genti, porto franco e insieme emporio dove corsari e cavalieri convivevano salvo prendersi a cannonate appena in altura, oggi vive un travaglio interno senza precedenti. Ha il record dei ricorsi al TAR, per esempio. È teatro di scontri in banchina tra terminalisti, tra cooperative di lavoro, tra armatori, tra famiglie. Da pochi giorni si è insediato alla presidenza dell'Autorità di Sistema Portuale un nuovo titolare che ha fama di essere intelligente mediatore ma anche grande conoscitore della macchina: e specialmente deciso in maniera ferma di ricostruire la pace sociale. Speriamolo.

*

Siamo dunque alla vigilia di una rivoluzione interna dei rapporti tra le forze in campo? Di sicuro, la sfida è aperta. E in questa sfida non potranno che esserci i contributi fattivi di chi negli anni ha lavorato molto, ha lavorato bene: ed ha creato ricchezza e lavoro.

Enio Lorenzini e i suoi ne sono l'esempio. Rappresentano una delle poche famiglie livornesi che dopo essersi fatte tutte da sole hanno saputo conservare la propria spinta positiva e trasmetterla ai giovani. Figli di Enio Lorenzini sono anche i figli del suo grande e compianto amico Ugo Grifoni che con lui ha creato e fatto forte l'azienda. E dalle qualità di Enio ed Ugo hanno saputo trarre il

meglio, combattendo quando necessario con grinta, ma anche mediando, imparando, crescendo. Non per niente oggi la Lorenzini & C. ha come socio importante la MSC di Gianluigi Aponte, una delle compagnie di trasporto marittimo container prime al mondo e forse prossima addirittura a diventare la prima. Che MSC abbia scelto Livorno per il suo main traffic del Tirreno malgrado il terminal sia infilato in quel budello che rispetto ai porti contemporanei è diventata la Darsena Toscana, è perché Enio Lorenzini e i suoi hanno dimostrato che ci si può lavorare. Che Enio Lorenzini e i suoi - Averardo, Daniele e Francesco, in ordine alfabetico - con la sola forza di due famiglie tenaci siano diventati soci di MSC è un vanto per il porto intero; e se vogliamo per l'intera economia della Toscana. Dobbiamo farne tesoro.

*

Enio Lorenzini, come sappiamo tutti, non è uomo di chiacchiere. E non si presta volentieri alle interviste. In quella che l'abbiamo quasi costretto a rilasciarci, ha parlato più della sua gente di banchina e di piazzale che non del suo personale impegno. Gli abbiamo chiesto un report dei traffici sul terminal nell'anno orribile del 2020 e ci ha consegnato una striminzita tabella (la riportiamo) che ci ha messo in crisi: ma che conferma anche la sua consapevolezza del tempo e dei tempi, oggi legati a tante variabili indipendenti per le quali è bene non sbilanciarsi. Un uomo prudente? Viste le sfide che ha affrontato fino ad oggi, tutt'altro: ma un uomo consapevole sì. Leggetevi l'intervista: non parla mai a lungo di progetti, programmi, successi, vittorie. Parla quasi sempre della sua gente: alla quale è legato affettuosamente perché a sua volta sa che cosa vuol dire lavorare insieme di testa e di mani, su un computer ma anche su un carro-ponte. Viene dalla gavetta e ha il rispetto, l'orgoglio di chi dalla gavetta ha saputo costruirsi molto. Per la sua gente, oggi quasi un centinaio di persone che lavorano per il terminal, ha anche un senso di riconoscenza. Leggetevi la lettera che ha consegnato ad ogni dipendente il Natale scorso, quando la pandemia gli ha impedito, per la prima volta in anni ed anni, la consuetudine della cena a Quercianella di tutta la sua "banda". Un'imprenditore ad alto livello che si porta l'intera forza lavoro a cena per Natale non è molto frequente. Io gli voglio bene anche per questo.

*

Il terminal Lorenzini appena tre anni fa festeggiava - si fa per dire, ovvero ci lavorava a spron battuto - le quattro gru ruotate, delle quali l'ultima appena arrivata, le moderne Gottwald da 150 tonnellate di portata. Oggi sembra passato un secolo: sulla strada statale svettano i tre carro-ponte azzurri sotto i quali una montagna di contenitori varia continuamente altezza e consistenza. In banchina le casse delle merci varie fanno altrettante cataste, con un frullare costante di forklift e di trattori. Merci imballate di ogni tipo e ogni consistenza, provenienti ma in particolare dirette in ogni parte del mondo, con forte prevalenza per il medio ed estremo Oriente. È la dimostrazione lampante che il terminal "multipurpose" lavora forte, anche nella crisi mondiale dei traffici determinata dalla maledetta pandemia ancora in corso. Da un altro punto di vista è anche la dimostrazione che la Lorenzini & C. oggi in quelle risicate e contese aree ci sta davvero stretta ed avrebbe bisogno di più spazi, più piazzali, più banchine. Dal che non è difficile dedurre che Enio, i suoi giovani e il socio MSC non possono che aspirare a una veloce uscita della Darsena Europa; e non possono che attendere con impazienza la partenza della gara - che a palazzo Rosciano dicono da mesi ormai prossima - per la sua costruzione e la sua gestione. Enio non si pronuncia, Gianluigi Aponte tantomeno: ma sono pronto a giocarmi tutto sul fatto che la Lorenzini & C. ci sarà. Come, con chi e con quali programmi è da vedere. Ma ci sarà perché la sfida continua. Auguri.

Antonio Fulvi

NOSTRA INTERVISTA A ENIO LORENZINI

Enio Lorenzini: pace e spazi gli imperativi per Livorno



Enio Lorenzini

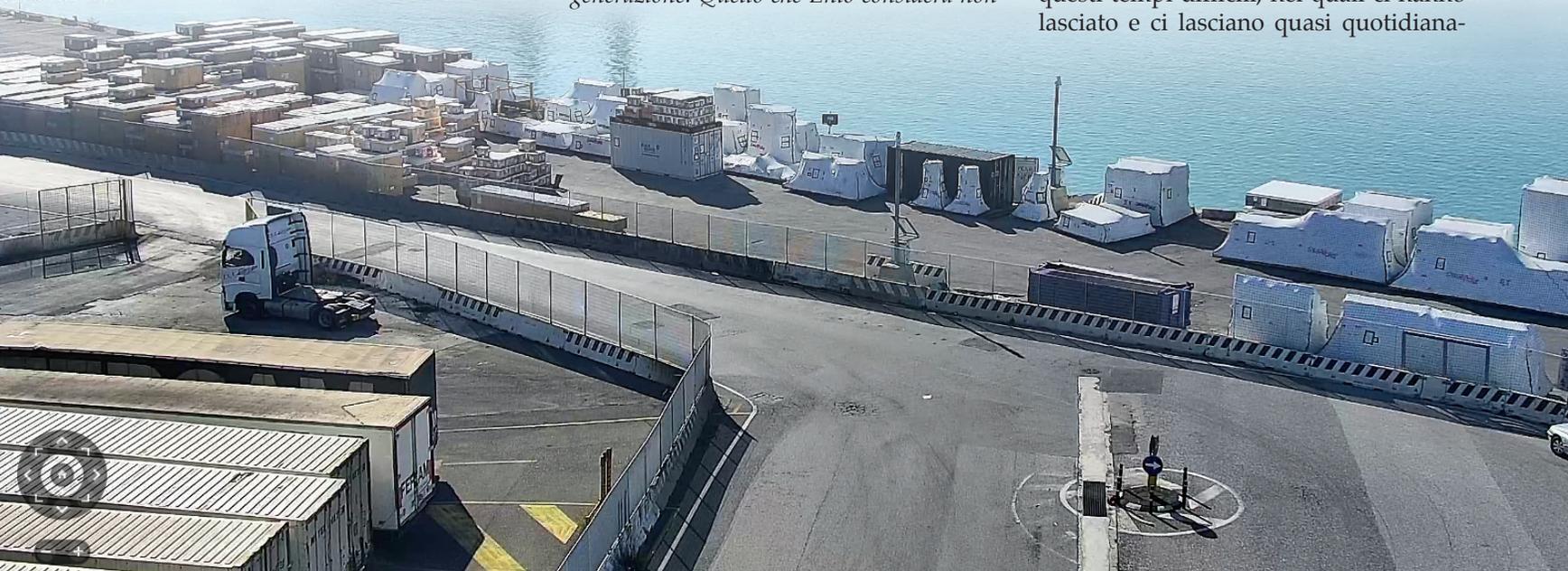
Enio Lorenzini non è cambiato. Tre anni fa, quando impostammo insieme il quaderno del gennaio 2017 sul suo terminal, forse aveva i baffi un po' meno bianchi. Ma per il resto è uguale. Uguale anche la sua cordialità un po' ironica, la forza che si intravede dietro i suoi scetticismi ostentati, la fiducia in quanto lui e il suo socio Ugo Grifoni hanno saputo costruire. Rimane uguale anche l'affetto verso l'amico Ugo, nel frattempo scomparso, ades-

so trasferito su Averardo e Daniele Grifoni, che insieme a Francesco - suo figlio - rappresentano il tridente maschile della nuova generazione. Quello che Enio considera non

più solo il futuro, ma anche il presente.

Enio, hai sempre detto, anno dopo anno, che le infrastrutture contano, ma contano altrettanto e forse più gli uomini. E i tuoi giovani, dal primo all'ultimo degli 81 che lavorano nel terminal.

"L'ho sempre pensato e l'ho ripetuto. I giovani sono stati e sono la forza della nostra impresa. Specialmente come in questi tempi difficili, nei quali ci hanno lasciato e ci lasciano quasi quotidiana-



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





Francesco Lorenzini



Averardo Grifoni



Daniele Grifoni

mente amici da sempre, lasciando vuoti che non si colmano. Qualche volta mi fermo a ripensare quando, quarant'anni fa, con Ugo ci lanciammo in questa impresa partendo quasi da niente. Quarant'anni sono passati da un lato come un soffio, dall'altro come una eternità. Oggi sono contento di avere al fianco i nostri figli, suoi e miei. Ma anche tanti ragazzi che negli uffici e sul terminal si sentono come una famiglia. Mi è dispiaciuto rompere quest'anno la tradizione della cena al "Calesse" di Quercianella con tutti: uno dei tanti limiti imposti dalla pandemia. Ma non per questo ci siamo sentiti più distanti. Qui dentro la nostra forza è la coesione".

So anche di una tua lettera ai dipendenti, consegnata al momento del brindisi sul piazzale per le feste di dicembre. Lettera consegnata per ciascuno di loro, insieme a un premio che certamente avrà fatto altrettanto piacere. Ce ne hanno parlato con orgoglio, oltre a farcene vedere una copia.

"Mi è dispiaciuto, come ho detto, dover

interrompere la tradizione della cena. Ma la nostra gente ha lavorato bene, la nostra famiglia - come la chiamo - si è meritata stima, affetto e anche qualcosa di concreto. Sono tempi duri anche per le famiglie che stanno a casa, comprenderlo ed agire di conseguenza è importante".

Non la faccio lunga perché so da vecchia data che le interviste non ti piacciono molto. Però non posso evitare di chiedere all'imprenditore come vede il domani di questo porto, anche con la nuova gestione affidata al comune amico Luciano Guerrieri.

"Come già ti dissi tempo fa, non ho la sfera di cristallo. I problemi sono tanti, come sono anche tante le possibilità concrete. La Darsena Europa, per esempio: se riusciremo a farla e a farla in tempi rapidi, libererà spazi nel porto che sono da tempo insufficienti per le imprese, noi compresi. Dovrebbe dunque cessare anche quella guerra interna per crescere e per far crescere il porto, che ci costringe a lunghe attese dei TAR

e dei successivi gradi di giudizio. Ti assicuro che lavorare in questo modo è un tormento. E vedere che potremmo sviluppare ancora lavoro e posti di lavoro, ma non possiamo farlo perché non ci sono consentiti altri spazi, è davvero amaro. Solo per far fronte agli impegni che abbiamo siamo stati costretti ad affittare aree fuori dal porto. Ripeto: la conflittualità interna, che è figlia anche della mancanza di spazi per le imprese, con i continui ricorsi alla magistratura, ci condiziona molto. Credo che in attesa della Darsena Europa il presidente Guerrieri appena insediato dovrà fare ogni sforzo per ritrovare collaborazione tra operatori e istituzioni nell'interesse comune".

Una domanda ultima devo fartela, anche se immagino come risponderai: Lorenzini & C. e MSC saranno interessati alla Darsena Europa quando uscirà la gara?

"Con le premesse che ho appena fatto, tu che ne dici?".

A.F.

Terminal Darsena Toscana nodo strategico dall'efficienza certificata



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

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



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



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



La letterina di Natale

Questa la lettera che per Natale è stata consegnata a ciascun dipendente della Lorenzini & C.



Un momento del festeggiamento sui piazzali.

Carissimo, il 2020 è stato un anno che non potremo dimenticare.

Ci sono stati lutti che ci hanno colpiti duramente e lo stress e la paura a farci compagnia costantemente. La nostra quotidianità è stata messa a dura prova, limitata e cambiata. La salute di tutti è stata minacciata da un nemico invisibile.

Abbiamo dovuto reagire, nel privato e sul posto di lavoro, adottare scelte difficili e radicali.

Lo abbiamo fatto per tutelare il più possibile la sicurezza di tutti, fisica innanzitutto, garantendo però anche il lavoro e la continuità operativa che sono di supporto alla sicurezza economica per ognuno di noi e per le nostre famiglie.

L'azienda, quest'anno, è stata ancora di più una comunità e come tale ha avuto momenti difficili, momenti più facili, tensioni, soddisfazioni che hanno riguardato tutti, indipendentemente dalla mansione o dal ruolo.

Non possiamo che dirvi grazie per la professionalità mostrata in tutti quei momenti.

La presenza è stata costante anche nei mesi più duri, la collaborazione massima. Ci siamo spesso confrontati per trovare le soluzioni più adeguate, le abbiamo dovute cambiare in corsa o perfezionare ma sempre con spirito collaborativo.

Nonostante tutto, l'anno si chiuderà con una buona crescita dei volumi rispetto al 2019 e aver realizzato questo risultato

in un anno così particolare è ancora più straordinario ed è il segno della grande professionalità che ciascuno di voi mette ogni giorno a lavoro.

Ovviamente ci sono sempre cose da poter migliorare e siamo convinti che l'anno prossimo vedrà nuovi passi avanti da tanti punti di vista.

Abbiamo deciso, per ringraziarvi non solo a parole, di dare un segnale anche tangibile della nostra presenza e alla concreta volontà di credere in voi.

È quindi con orgoglio che l'Azienda ha deciso di elargire indistintamente nella busta paga del mese di Dicembre un premio che verrà erogato in buoni welfare (spendibili grazie al decreto di Agosto totalmente in Beni) e in busta paga oltre a riconoscere, sempre a tutti i dipendenti, il premio di "Frequenza Lavoro Annuo" indipendentemente dagli eventi di malattia avuti da ogni singolo dipendente.

Purtroppo quest'anno non sarà possibile vederci tutti insieme alla cena tradizionale, come non è stato possibile festeggiare i 40 anni dall'inizio delle attività della Lorenzini & C., ma vi promettiamo che ci rivedremo in una forma più conviviale appena la situazione lo permetterà.

Un ultimo pensiero a tutti i vostri cari che purtroppo non ci sono più. A Ugo.

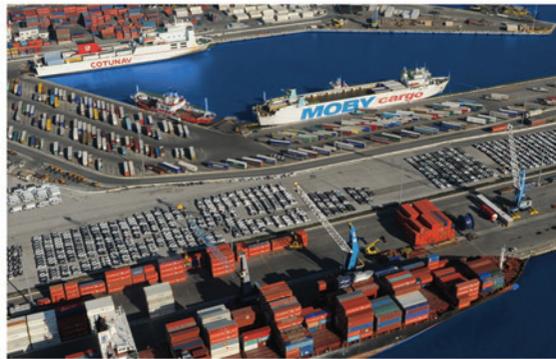
Buon Natale a tutti.

Dicembre 2020



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

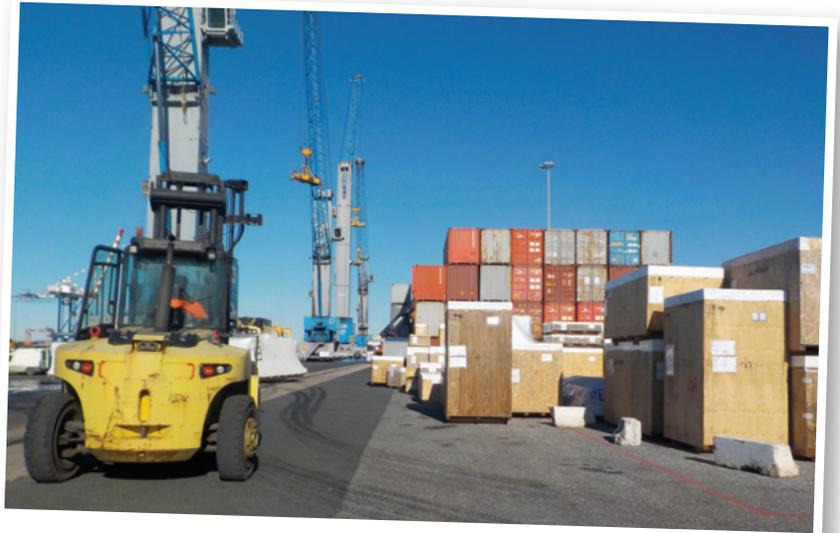
DALLA SINTESI DEI TRAFFICI IN TEUS E NEL GENERAL CARGO

Tre anni vissuti con slancio

Non meravigliamoci se i dati relativi al lavoro del Terminal Lorenzini ci sono stati forniti con la seguente, ultra-sintetica tabella. Ci sono, a nostro parere, due motivi comprensibili: il primo che il Terminal è impegnato giorno e notte sul lavoro, che per il general cargo è in un momento di riflessione, con una diminuzione nel 2020 rispetto all'anno precedente, ma ciò nonostante comporta tutta l'attenzione di tutti, dal primo gruista a chi opera sul computer; il secondo motivo è che specialmente il lavoro di dettaglio dell'impiantistica è un lavoro spesso riservato nel quadro generale della concorrenza internazionale, e nessuno ha piacere di far sapere sui giornali con chi si svolge. Per proteggere il proprio impegno, e anche l'impegno degli 81 lavoratori del Terminal, non si fa mai abbastanza.

*

Qualche considerazione comunque dalla tabella si può fare. Sempre in merito all'impiantistica, va rilevato che il totale registrato nel 2019 con oltre 180 mila metri cubi di materiali in cassaforme o pallets, aveva registrato un'impennata significativa rispetto all'anno precedente. Si era in epoca pre-Covid, quindi l'aumento registrava un forte appeal del Terminal in condizioni di normale sviluppo dei traffici. Sotto questa luce, anche il risultato del 2020, con 160 mila metri cubi operati, non può che rappresentare un buon successo visto il crollo di traffici in tutti i porti del mondo: e visto che siamo comunque ben al di sopra dei 120 mila metri cubi del 2018, considerata una ottima prestazione da tempi "normali". Sui primi due mesi del 2021 non ci sono stati forniti dati aggregati, ma sembra che ci sia di nuovo una bella ripresa, pur con tutte le cautele che vanno tenute in questi casi. In sostanza: nel "multipurpose" dell'impiantistica e delle merci parcellizzate, il terminal tiene bene e ha messo a frutto i tanti investimenti degli ultimi anni.



Merci varie all'imbarco in banchina.

*

Discorso diverso per i container. La sfilata di carriponte che abbiamo riportato nella foto di copertina dimostra che il terminal non ha mai smesso di potenziare anche questo settore, peraltro fortificato dall'impegno del socio MSC che vi tiene alcune delle linee più importanti del proprio network. L'andamento dei traffici dei contenitori, in TEUs, vede un continuo incremento: e l'aver sfiorato nel 2020 i 250 mila TEUs malgrado la crisi generale riscontrata da tutti i porti senza eccezioni, deve far riflettere sull'importanza del servizio. MSC non regala niente, come non regalano niente tutti gli anelli della catena logistica. Dunque se il Lorenzini & C. ha aumentato il traffico dei TEUs malgrado la tragedia generale, non può essere che sulla base di un servizio reso con tempi, costi e risultati generali ottimalizzati.

	2018	2019	2020	%
Contenitori in TEUs	208.300	226.100	241.300	6,7%
Impiantistica in m ³	120.185	180.710	160.000	

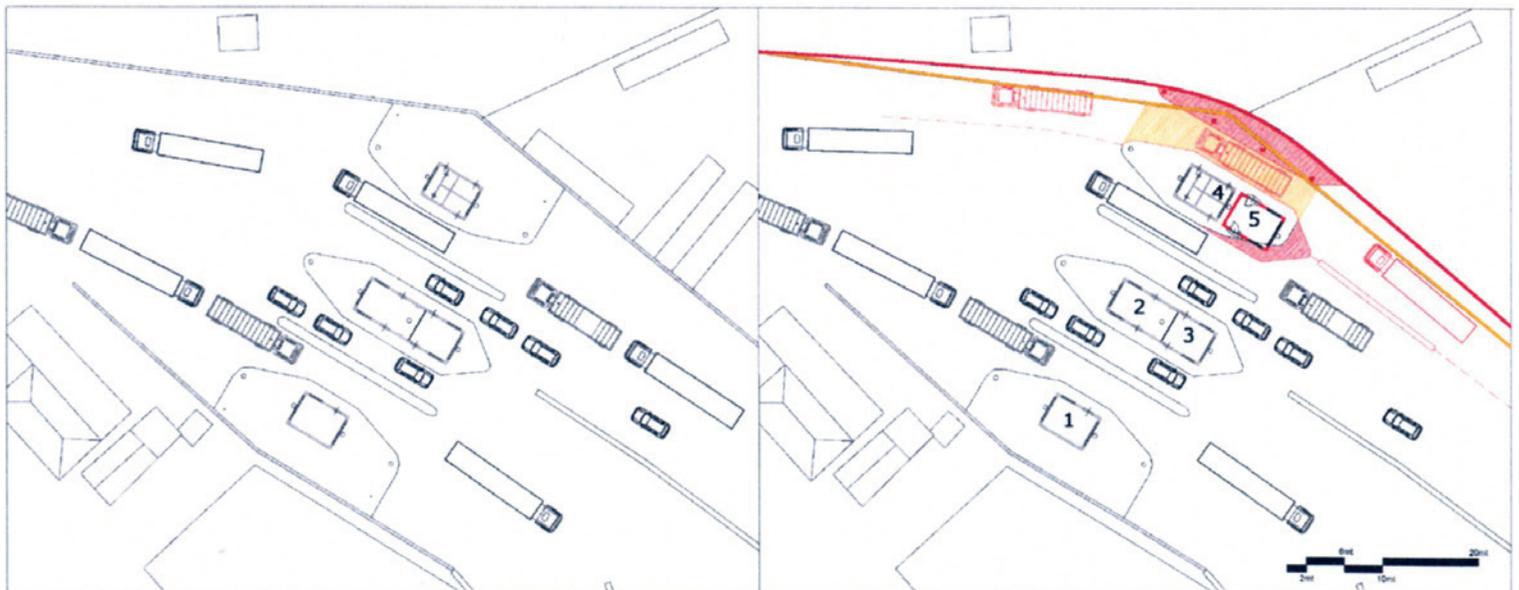
Varco Galvani, l'impresa riuscita in attesa della digitalizzazione spinta

Tre anni fa presentammo in occasione del precedente Quadro sulla Lorenzini & C. il progetto, cofinanziato dalla stessa impresa, di potenziamento del varco Galvani, con l'aggiunta di una terza corsia dedicata ai TIR. Oggi il nuovo varco Galvani è una realtà: ha richiesto non solo il contributo finanziario della Lorenzini & C. ma anche tutta una serie di passaggi burocratici che hanno però ottenuto l'appoggio in chiave di realismo operativo delle istituzioni. Riportiamo alcuni disegni del varco, come era e com'è oggi, ripresi dalle schede che l'impresa ci fornì al momento della partenza dei lavori. Ci siamo oggi chiesti se l'allargamento della struttura e il terzo varco aggiunto abbiano o non risolto il problema delle file e degli intasamenti. E l'abbiamo chiesto a Daniele Grifoni, ad del Terminal.

"L'allargamento del varco è stato importante - sottolinea

Grifoni - e quando l'operatività è piena ha dato un ottimo risultato. Adesso però andrà integrato con una più accentuata digitalizzazione del sistema, così come ha progettato anche l'AdSP. L'impegno di Finanza e Dogana è riconosciuto, con le carenze di personale che sono note. Lo stesso impegno sarà certo aiutato quando i sistemi digitali di ultima generazione potranno essere applicati, riducendo così non solo il personale necessario ai varchi, ma anche la loro fatica quotidiana in pratiche che saranno automatizzate. Tutti i grandi porti stanno sviluppando quella digitalizzazione spinta che è anche alla base dei processi innovativi dichiarati come obiettivo dai Ministeri del nuovo Governo. La parola d'ordine oggi è velocizzare. Lavoreremo tutti meglio".

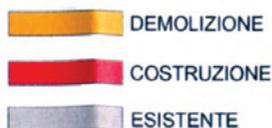
Ed ecco i rendering del varco Galvani.



STATO PRECEDENTE

STATO DI FATTO

SCHEMA DESTINAZIONI



LOCALE CONTROLLO esistente 1

LOCALE CONTROLLO esistente 2

LOCALE CONTROLLO esistente 3

SERVIZI esistenti 4

NUOVO LOCALE CONTROLLO 5

STATO DI PARTENZA



STATO ATTUALE



UNIPOINT

LIVORNO
OVUNQUE, DOVUNQUE



Uniport LIVORNO
IMPRESA IMBARCHI E SBARCHI

Porto industriale Calata Bengasi, 21 - 57124 LIVORNO
www.uniportlivorno.it

NOSTRA INTERVISTA AL PRESIDENTE YARI DE FILICAIA

Uniport e il lavoro che cambia

Nella complessa articolazione del lavoro nel porto di Livorno, la cooperativa Uniport, di cui è presidente Yari De Filicaia, è un elemento significativo per svariati motivi. Primo, perché rappresenta una forza-lavoro non indifferente, che ha oscillato a causa anche della pandemia ma è arrivata a toccare anche un centinaio di elementi, tutti preparati e capaci. Secondo, perché la cooperativa ha avuto, come tutte le realtà portuali, una vita anche travagliata, ma ha saputo cavarsela con dignità, conquistando lavoro - anche nel Terminal Lorenzini, uno dei suoi fiori all'occhiello - sempre nel reciproco rispetto. Nel sito web di presentazione, la Uniport ricorda la sua origine



Yari De Filicaia

da Unicoop, la sua trasformazione, la forza lavoro cresciuta e specializzata, ma anche le relazioni con i terminalisti e con le compagnie di navigazione, che si sono moltiplicate sulla base dei risultati, delle capacità operative e dell'impegno. I suoi

servizi sono di carico e scarico navi, stivaggi anche delicati e pericolosi e tutto quanto concerne la movimentazione. Gli investimenti sono stati notevoli. La Uniport inoltre sa bene che la sua forza lavoro è l'elemento essenziale per la crescita e l'occupazione: e aggiorna il proprio personale e le proprie strutture, con un occhio attento anche alle problematiche del porto. In questi giorni De Filicaia e i suoi celebrano il loro settimo compleanno, essendo la cooperativa nata con il nuovo nome il 14 marzo del 2014. E ricordano brevemente che a seguito della specializzazione del porto di Livorno nel traffico di ro-ro, le cosiddette "Autostrade del Mare", Uniport ha evoluto le



ASSOCIAZIONE
AGENTI MARITTIMI
RACCOMANDATARI
LIVORNO

ASAMAR

ASSOCIAZIONE FONDATA NEL 1952

Via A. Pieroni, 26 – 57123 Livorno – Tel. 0586 885284 – Fax 0586 885312
www.asamar.it – asamar.li@virgilio.it

proprie competenze per venire incontro alle nuove metodologie di lavoro, per cui era necessario avere una forza lavoro più giovane - per le operazioni di rizzaggio e derizzaggio richiedenti un grande sforzo fisico - e allo stesso tempo preparata all'uso delle nuove tecnologie.

Il rinnovamento dell'azienda - sottolinea il sito sul web - dato dalle nuove assunzioni e dalle nuove politiche aziendali, ha permesso a Uniport di raddoppiare il fatturato medio nel giro di 3 anni. Proseguire con questa filosofia della crescita ha portato all'assunzione di oltre 70 lavoratori e lavoratrici giovanissimi che hanno iniziato e continuato la loro carriera nell'azienda, arrivando in totale oggi a 126 dipendenti, di cui 58 soci allo stesso livello (con altri 25 soci che si sono aggiunti a Gennaio 2018) e 7 donne.

Uniport è oggi una cooperativa che opera al suo interno con una politica orizzontale - specifica ancora la presentazione - nella quale non vi è un vertice

soltanto, ma un insieme di persone che assolve il proprio incarico tramite un continuo confronto reciproco di gruppo, in cui l'assemblea dei soci si incontra ogni volta che deve essere presa una decisione importante per il futuro dell'azienda.

Al presidente De Filicaia abbiamo fatto alcune veloci domande sullo sviluppo della cooperativa e del porto, anche in relazione all'impegno sul Lorenzini & C..

Presidente, quanto incide il lavoro nel Lorenzini sul vostro budget?

"Sì, incide in maniera importante e l'aumento del lavoro nel Terminal è stato sensibile, in un momento di grande difficoltà generale. Anche per noi è una certezza importante".

Il Lorenzini è un "multipurpose": ritiene che questa caratteristica sia tra quelle che hanno permesso di battere i disastri del Covid?

"Livorno è da sempre un porto multi of-

ferta, è sempre stata una sua peculiarità; soprattutto nei momenti di difficoltà la diversificazione dell'offerta ha permesso al sistema porto una tenuta maggiore rispetto ad altri scali".

Una ricetta concreta per andare ancora meglio?

"Occorre velocizzare la modernizzazione infrastrutturale, oltre ad un processo formativo sul lavoro portuale in grado di offrire risposte alle evoluzioni che nel tempo ci saranno".

Il mondo sta cambiando e anche il lavoro cambia. Come vede il domani prossimo?

"Vedo la necessità di una revisione del modello organizzativo del lavoro portuale, la pandemia ha creato una cesura netta con il passato, è dunque opportuno rivedere in termini di tenuta e rilancio occupazionale, che guardi alle nuove professionalità, traghettando l'attuale situazione in un futuro che sia sostenibile". (S.B.)

UOMINI DI PORTO ED EVOLUZIONE DEL LAVORO



LIVORNO – Due immagini, perché dimenticare il passato non è giusto e non aiuta. Sono il cartello dell'Unicoop, che era la prima impostazione dell'attuale Uniport, e una foto storica di un gruppo di portuali livornesi su una nave da scaricare.

Il passato ci aiuta a valutare il presente, e come dicevano i vecchi saggi, rappresenta anche le radici sulle quali cresce il futuro. I lavoratori della Uniport di oggi sono tutti specializzati, e lavorano - si potrebbe dire - in guanti bianchi, spesso con il computer a bordo dei loro mezzi e comunque con una concezione al passo con i tempi. Un tempo circolava a Livorno la vecchia orgogliosa battuta dei lavoratori delle banchine: "a Livorno il peggio portuale sona il violino coi piedi". E oggi allora? Nei ritmi di lavoro in banchina, sui mezzi meccanici e sulle navi, ogni lavoratore dell'Uniport - dicono con orgoglio De Filicaia e i suoi - non è più un individuo isolato che sona il violino coi piedi, ma è un'orchestra: si lavora in squadra, coordinati, preparati, formati.

È giusto ricordare che quei portuali stracciati della vecchia foto, davanti a una sgangherata stiva di una probabilmente sgangherata carretta, sono le radici dei professionisti d'oggi, che lavorano in tuta e con il tablet in tasca. L'Uniport è anche questo. E dobbiamo esserne fieri.

L'INTERVISTA AL PRESIDENTE DELL'ASAMAR BONISTALLI

Project cargo ok, riconquistare Maghreb e coesione interna

Enrico Bonistalli è ormai storico presidente dell'Asamar, l'associazione degli Agenti Marittimi del Sistema Portuale del Nord Tirreno. La sua analisi sui temi della portualità livornese è sempre stata concreta, qualche volta urticante anche nella commissione consultiva a supporto dell'AdSP. Gli abbiamo fatto qualche domanda in relazione allo stato dell'arte ma anche delle esigenze del porto nel quadro dei positivi risultati del Terminal Lorenzini & C..

Presidente, anche alla luce del momento di crisi sanitaria ed economica che stiamo vivendo, il Terminal Lorenzini ha registrato un aumento dei traffici e del portafoglio clienti. Quali sono stati e quali sono i riscontri degli Agenti Marittimi e del porto?

“Indubbiamente c'è una buona strategia dell'armatore, in tempo di Covid, fatta di contatti continui fra le parti, ha permesso di tamponare molto bene gli effetti della crisi, in quei contesti, come quello citato, che potevano puntare sul “Project Cargo”, settore che si è dimostrato solido e che ha tenuto nonostante le difficoltà molteplici che la pandemia ha generato. In generale, come associazione Asamar, rileviamo che i riscontri assai negativi di traffici come le crociere e, in un primo momento, i traghetti, hanno fatto sentire il loro peso, compromettendo i normali numeri che il nostro comparto professionale ha sempre fatto registrare”.

Attualmente, quali sono i punti di forza e le leve del porto di Livorno?

“Il nostro corridoio di riferimento è la direttrice TEN-T che ci collega al Brennero e sul quale si dovrebbe puntare per gli ulteriori collegamenti con i paesi del Maghreb: i cui traffici, inspiegabilmente,



Enrico Bonistalli

da tanti anni sono stati persi dal nostro scalo. La concorrenza con gli altri corridoi è molto forte ma molti sono i punti a nostro favore, soprattutto in prospettiva. Bisogna cominciare a volerci più bene come porto ed a capitalizzare al massimo ogni voce positiva che storicamente caratterizza il nostro scalo”.

Su quali fronti occorre puntare per la crescita e la tanto auspicata rinascita economica?

“In questo particolare momento caratterizzato dalla pandemia, è davvero difficile individuare obiettivi prioritari su cui puntare per una rinascita economica. Si possono programmare esecuzioni di opere, per poi procedere alla loro costruzione, ma non traffici, visti ad esempio i noli alle stelle. Le compagnie che governano il mercato mondiale hanno combattuto la crisi con la ricerca di rotte e strategie per diminuire i costi. Il calo del petrolio, molto importante nei primi mesi del 2020 ha visto il ritorno della rotta del Capo di Buona Speranza. Insomma, la situazio-

ne è in divenire e bisogna essere molto pronti a comprendere i suoi immediati sviluppi ma anche prudentemente a non fare scelte senza ritorno, data appunto la fluidità del contesto attuale”.

Quali sono le priorità da presentare al nuovo comandante della Direzione Marittima di Livorno capitano di vascello (CP) Gaetano Angora, oltre che al nuovo presidente dell'AdSP Luciano Guerrieri?

“Auspichiamo che il nuovo direttore marittimo, ma certamente sarà così, segua la strada intrapresa dal precedente, l'ammiraglio Tarzia. Un percorso, il suo, caratterizzato da coraggio ed assunzione di responsabilità con decisioni, poi risultate positive, a favore dell'ingresso di navi TEUs con maggiore pescaggio, o anche i continui rilievi batimetrici per monitorare la situazione fondali e, soprattutto, un continuo dialogo con le associazioni. Come già ho avuto modo di dire, la nomina di Luciano Guerrieri può coincidere con una più continua e convinta ricerca di una maggiore coesione della comunità portuale. Inoltre, una spinta decisiva verso progetti strategici come, ovviamente in primis, la Darsena Europa, le connessioni ferroviarie, il rinnovamento e la semplificazione amministrativa.

Ed anche in questo caso, come detto per il neo direttore marittimo c.v. Angora, fondamentale sarà il coinvolgimento che il neo presidente saprà porre in essere con le associazioni di categoria e i sindacati; e quanto si saprà spingere sulle nuove rotte della transizione energetica ed ambientale. Infine, sarà importante un'opera di rafforzamento dei collegamenti e delle relazioni con il retro porto e le realtà del settore logistico, in tutto l'hinterland”. (S.B.)

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**





GRIMALDI LINES



La PRIMA COMPAGNIA Ro-Ro GREEN nel MEDITERRANEO



125
Autostrade del Mare
e collegamenti marittimi

INFO & PRENOTAZIONI:

+39 081 496 777 • cargo@grimaldi.napoli.it • <http://cargo.grimaldi-lines.com>