italiano français english español deutsch

Anno XVI | IL QUOTIDIANO ON-LINE PER GLI OPERATORI E GLI UTENTI DEL TRASPORTO | www.informare.it

Lunedì 23 aprile 2012 | Piazza Matteotti 1, 16123 Genova - Tel 0102462122, Fax 0102516768 - Direttore responsabile Bruno Bellio | admin@informare.it

Liberato l'equipaggio della nave italiana *Enrico Ievoli*

Lo ha reso noto la Farnesina

Il ministero degli Affari esteri ha confermato la liberazione dell'equipaggio della nave italiana *Enrico Ievoli* avvenuta al largo delle coste somale. Il ministro degli Esteri, Giulio Terzi, oggi in Indonesia per una missione nelle capitali asiatiche che lo porterà anche in Myanmar e nel Brunei, ne ha dato notizia alla stampa dopo avere informato, attraverso l'Unità di Crisi, i familiari dei sei italiani membri dell'equipaggio, in ostaggio dal 27 dicembre scorso quando la nave petrolchimica della compagnia Marnavi venne presa d'assalto dai pirati al largo delle coste dell'Oman (*informare* del 27 dicembre 2011).

Terzi ha espresso «grande soddisfazione per un esito positivo perseguito con tenacia, determinazione, e altissima professionalità da tutti i soggetti istituzionali coinvolti, ai quali va la mia più sentita riconoscenza». La vicenda della *Enrico Ievoli* - ha sottolineato il titolare della Farnesina - è stata in questi mesi al centro di un'ampia azione diplomatica svolta anche nei confronti delle autorità somale, alle quali è stato da parte italiana richiesto il massimo impegno affinché i nostri connazionali potessero tornare sani e salvi a casa.

«Questo caso - ha aggiunto il ministro - conferma ulteriormente la gravità della minaccia alla sicurezza rappresentata dal fenomeno della pirateria su cui l'Italia è impegnata per favorire la massima attenzione ed un sempre maggiore coordinamento nell'azione di contrasto da parte della comunità internazionale, sia sul piano bilaterale che attraverso i principali fori multilaterali, come avvenuto più di recente anche in ambito G8 e nel Consiglio NATO-Russia dove proprio l'Italia ha posto con enfasi la questione nell'agenda delle consultazioni tra gli alleati».

Soddisfazione della Confitarma per la liberazione della *Enrico Ievoli*

d'Amico: «una soluzione duratura al problema della pirateria non potrà che essere politica»

La Confederazione Italiana Armatori (Confitarma) ha espresso soddisfazione per la liberazione della nave *Enrico Ievoli*, di cui ha dato comunicazione oggi il ministro degli Affari esteri. «La notizia della liberazione della motonave *Enrico Ievoli* della società Marnavi di Napoli - ha commentato il presidente dell'associazione armatoriale, Paolo d'Amico - è veramente una buona notizia che aspettavamo da giorni. Mi unisco alla gioia di tutte le famiglie dei marittimi che hanno vissuto con ansia questi mesi e che ora possono finalmente riabbracciare i loro cari».

A nome di tutto l'armamento, d'Amico ha rivolto anche un sentito apprezzamento al governo, all'unità di crisi del ministero Affari esteri e alla Marina Militare, che con grande impegno e professionalità hanno ottenuto l'obiettivo di far tornare a casa incolumi i membri dell'equipaggio della *Enrico Ievoli*. Vivo apprezzamento anche alla società armatrice ed al consigliere di Confitarma Domenico Ievoli, che ha seguito le sorti della sua unità giorno per giorno in costante e stretto raccordo con le istituzioni.

Confitarma ha sottolineato di aver seguito sin dai primi giorni la vicenda del sequestro della *Enrico Ievoli* pur osservando il silenzio stampa richiesto dalla Farnesina e dalla società armatrice per non compromettere il buon esito della vicenda. «In ogni caso, seppure le azioni militari e diplomatiche sono fondamentali per fronteggiare la pirateria nelle acque della Somalia - ha rilevato il presidente della Confederazione - ancora una volta sottolineo che una soluzione duratura al problema della pirateria non potrà che essere politica, con un'azione che vada a estirpare a terra le cause del fenomeno. Parimenti sottolineo l'esigenza di un rapido completamento dell'impianto normativo con il decreto regolamentare che dovrà consentire l'imbarco anche di team privati ove non fossero disponibili NMP e colgo l'occasione per esprimere l'apprezzamento dell'armamento italiano per l'impianto normativo previsto dalla legge n.130 del 2011 e per la proficua collaborazione avviata con la Difesa in merito all'imbarco dei Nuclei Militari di Protezione sulle navi mercantili italiane che dall'ottobre scorso ha evitato numerosi attacchi alle nostre unità».

Porto di Napoli
AUTORITA' PORTUALE DI NAPOLI

Consilium

Il 1° luglio il CEO di Costa Crociere Pier Luigi Foschi passerà il testimone a Michael Thamm

Foschi manterrà le cariche di presidente e amministratore delegato di Costa Crociere e continuerà ad essere membro del consiglio di amministrazione della capogruppo Carnival

Il prossimo 1° luglio Pier Luigi Foschi lascerà la carica di amministratore delegato esecutivo (CEO) di Costa Crociere Spa che sarà assunta da Michael Thamm, attuale direttore generale della filiale tedesca Aida Cruises di Costa Crociere. Foschi manterrà le cariche di presidente del consiglio di amministrazione e amministratore delegato di Costa Crociere e continuerà ad essere membro del consiglio di amministrazione della capogruppo americana Carnival Corporation & plc.

Carnival Corporation ha sottolineato che questi cambiamenti fanno parte di un piano di successione a lungo termine che ne prevedeva la sua attuazione al compimento dei 65 anni di Foschi, avvenuto lo scorso settembre 2011. «Pier - ha spiegato il presidente e CEO del gruppo Carnival, Micky Arison - ci aveva comunicato da qualche tempo della sua intenzione di lasciare la carica di CEO al compimento dei 65 anni; l'annuncio di oggi è quindi parte di un

piano di successione a lungo termine che ci permette di valorizzare i manager di talento all'interno del gruppo affidandogli la gestione delle nostre società».

Foschi è entrato in Costa nel 1997 come amministratore delegato esecutivo ed è stato nominato presidente nel 2000. Nei 15 anni di gestione Foschi ha guidato la significativa crescita ed il notevole successo di Costa Crociere portandola a diventare la compagnia crocieristica numero 1 in Europa. «Pier in questi 15 anni - ha confermato Arison - ha trasformato Costa in un'azienda molto solida finanziariamente e di successo; a lui vanno quindi i nostri sinceri sentimenti di gratitudine e stima per l'eccellente lavoro svolto e la sua dedizione all'azienda. Allo stesso tempo a Michael, che ha fatto un eccellente lavoro nel gestire Aida Cruises, diamo la nostra fiducia, certi che continuerà a dedicare il massimo impegno anche alla guida del gruppo Costa».

Nel suo ruolo di presidente del consiglio di amministrazione Foschi continuerà a supervisionare e coordinare per Costa Crociere le relazioni con le autorità italiane e le associazioni di categoria, gli adempimenti che si riferiscono all'incidente della *Costa Concordia* oltre che i numerosi progetti strategici in agenda che riguardano i diversi marchi del gruppo Costa. «Il mio impegno in Costa Crociere - ha precisato Foschi - non verrà meno nei prossimi mesi. Continuerò a supportare l'eccellente squadra manageriale nel superare le recenti difficoltà per ribadire la leadership europea di questa grande azienda. Ringrazio gli azionisti per la fiducia accordatami in tutti questi anni e in questi difficili mesi. A Thamm vanno i miei complimenti per l'eccezionale lavoro svolto in Aida Cruises e un augurio per la nuova sfida professionale».

Thamm, sarà CEO di Costa Crociere Spa (il Gruppo Costa), che comprende i marchi Costa Crociere, Aida Cruises e Iberocruceros (filiale spagnola), ed entrerà nel consiglio di amministrazione di Costa Crociere Spa. Carnival Corporation ha precisato che Thamm si trasferirà a Genova, sede del quartier generale di Costa Crociere e, nel suo nuovo ruolo, riporterà al consiglio di amministrazione di Costa Crociere Spa che comprende, oltre a Foschi, anche Micky Arison e Howard Frank, quest'ultimo vice presidente e COO di Carnival Corporation & plc.

Gianni Onorato continuerà ad operare nel suo ruolo di direttore generale del brand Costa Crociere, mentre Michael Ungerer, dirigente senior di lunga esperienza in Aida Cruises, è stato nominato direttore generale della Aida Cruises, filiale di Costa Crociere per il mercato tedesco.

I cambiamenti nel management annunciati oggi da Costa Crociere e Carnival Corporation sono soggetti all'approvazione del consiglio di amministrazione di Costa Crociere.

ABB
Power and productivity for a better world™

Hupac, solo adeguamenti mirati delle infrastrutture ferroviarie consentiranno di ridurre le sovvenzioni

Nel 2011 i ricavi dell'azienda elvetica sono diminuiti del 2,3% (+7,3% a cambio costante)

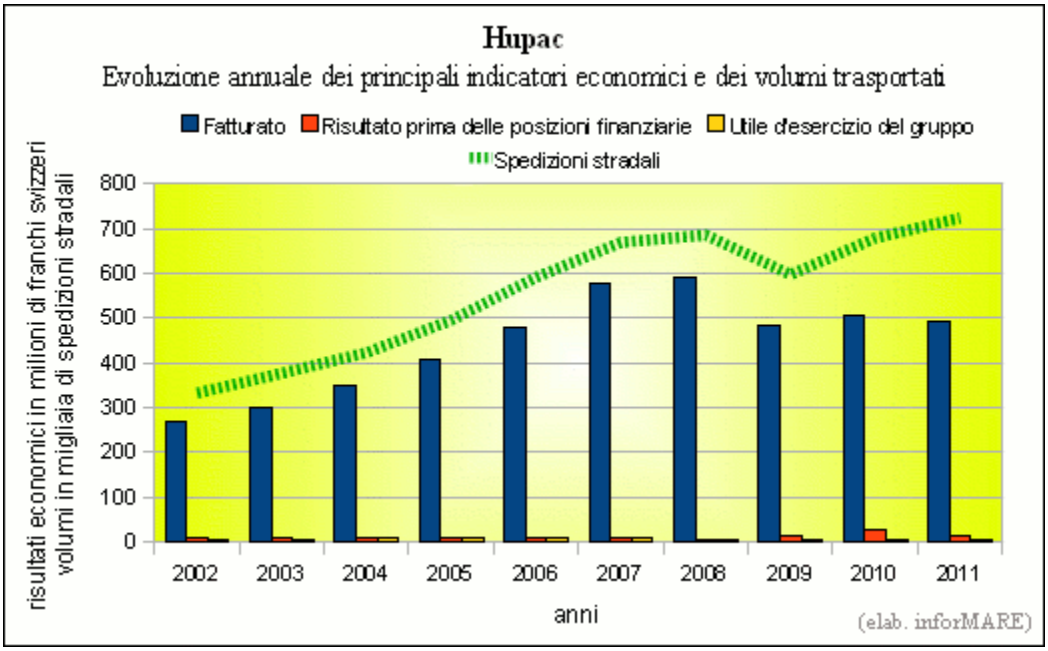
Presentando oggi il bilancio 2011, la svizzera Hupac ha sollecitato la realizzazione di interventi sulle infrastrutture che consentirebbero di ridurre le sovvenzioni per il trasferimento del traffico dalla strada alla rotaia. Infatti - ha spiegato la società elvetica di trasporto combinato - «condizioni di produzione concorrenziali sono il modo più sicuro per abbattere le sovvenzioni al trasporto combinato transalpino» e «adeguamenti mirati delle infrastrutture possono rende-

re più efficiente il traffico combinato e determinare un risparmio di contributi federali».

«Quando nel 2017 entrerà in esercizio la galleria di base del San Gottardo e nel 2019 quella del Monte Ceneri - ha spiegato il presidente di Hupac, Hans-Jörg Bertschi - i treni intermodali dovranno continuare a transitare sul corridoio nord-sud attraverso la Svizzera a condizioni economicamente sfavorevoli». Decisiva - ha evidenziato - è la produttività: il trasporto combinato è vincente e redditizio quando lunghi treni sono in grado di percorrere lunghe tratte con poca pendenza in un tempo di transito ragionevole e di trasportare le voluminose unità di carico di uso corrente. Parametri concreti sono già stati fissati nel 1991 nell'"Accordo europeo sulle principali linee internazionali di trasporto combinato", dove si contemplano una lunghezza dei treni di 750 metri, il profilo di quattro metri e una pendenza massima del 12‰. Le linee meridionali di accesso alla galleria base del San Gottardo, invece, presentano dei parametri molto più limitati: in media 575 metri di lunghezza, profilo di 3,80 metri e una pendenza fino al 21‰ sulla linea via Chiasso, il che continuerà a richiedere l'impiego di due locomotive con una conseguente lievitazione dei costi. «La politica - ha affermato Bertschi - non deve accontentarsi di queste condizioni se è seriamente intenzionata a perseguire l'obiettivo del trasferimento del traffico».

Ricordando che il trasporto intermodale viaggia senza sovvenzioni in tutti i Paesi europei che hanno efficienti corridoi per il traffico merci, Bertschi ha specificato che «un ampliamento infrastrutturale in funzione di treni lunghi 750 metri con un profilo di quattro metri aumenta la produttività del trasporto combinato del 30%». «La politica - ha concluso - dovrebbe avere ogni interesse a investire gli scarsi fondi pubblici in infrastrutture durature piuttosto che in misure di sostegno di breve periodo».

«La ferrovia di pianura via Gottardo - ha confermato il direttore di Hupac, Bernhard Kunz - rappresenta un'enorme opportunità per il traffico combinato. Non dobbiamo giocarcela trascurando il potenziamento delle linee di accesso». Ricordando che dopo l'apertura della galleria di base del San Gottardo è prevista una consistente riduzione dei sussidi d'esercizio, Kunz ha sottolineato che se entro quella data non si riuscirà a compensare la produttività del traffico combinato con treni più lunghi, più pesanti e più alti, ci si dovrà aspettare un ritrasferimento del traffico pesante su strada: «ciò - ha osservato - pregiudicherà la mobilità sulle nostre strade, già oggi sovraccariche: un problema che riguarda noi tutti».



Hupac ha ribadito la propria proposta per un migliore utilizzo delle infrastrutture ferroviarie transalpine, che prevede l'indispensabile adeguamento delle linee di accesso in modo da poter sfruttare appieno il potenziale della ferrovia di pianura lungo l'intero corridoio. In una prima fase - ha spiegato l'azienda elvetica - sul versante alpino meridionale si dovrebbe dare priorità assoluta alla tratta via Luino, trattandosi di un asse che copre circa l'80% del traffico combinato via Gottardo e che serve gli attuali terminal nell'area di Busto Arsizio/Novara. Inoltre è parallelamente necessario metter mano al corridoio via Chiasso, il che richiede la realizzazione di una nuova linea per il traffico merci tra Seregno e Bergamo, ma anche di terminal di trasbordo poiché il nodo di Milano, metropoli con oltre un milione di abitanti, per il momento non offre capacità adeguate. Per l'attuazione di questo progetto - ha rilevato Hupac - si deve mettere in preventivo qualche decennio, un intervallo che va urgentemente superato attraverso la valorizzazione dell'attuale linea di traffico merci via Luino. Questa linea relativamente sconosciuta - ha sottolineato l'azienda - è un elemento portante del corridoio Rotterdam-Genova e un moderato investimento consentirebbe di adeguarla agli standard internazionali. Inoltre tale linea rende possibile una pendenza del 12‰. Specificando che anche l'Italia beneficerebbe dell'allacciamento con efficienti infrastrutture ferroviarie per l'esportazione di merci e che, nel lungo periodo, il traffico combinato dovrebbe essere distribuito in modo equilibrato tra le tre linee via Luino, Chiasso e Domodossola, Kunz ha ribadito che «dal punto di vista economico, sociale e ambientale, è senz'altro la soluzione più sostenibile».

Un altro fronte su cui operare - ha aggiunto Hupac - è anche quello dell'interoperabilità, con l'obiettivo di ottenere notevoli incrementi di produttività anche da uno spazio ferroviario unico a livello europeo, così come perseguito dall'UE. Attualmente - ha ricordato la società svizzera - esistono in Europa oltre venti sistemi nazionali di segnalazione e controllo della velocità dei treni, che tuttavia non sono compatibili tra loro, e simili inefficienze tecniche costituiscono uno dei maggiori impedimenti per il mercato del trasporto merci su rotaia. Hupac ha sottolineato che l'introduzione del sistema europeo di gestione del traffico ferroviario ERTMS, che consentirebbe di risolvere il problema, viene differita da numerosi Paesi UE. A tal proposito Hupac, in qualità di membro attivo dell'European Rail Platform guidata da Siim Kallas, vicepresidente e commissario ai Trasporti UE, ha proposto un piano di attuazione basato sui corridoi: il corridoio Rotterdam-Genova che, con la ferrovia di pianura via Gottardo e la già programmata adozione del sistema da parte della Svizzera - ha spiegato la società - potrebbe diventare il primo corridoio europeo completamente interoperabile.

Intanto Hupac ha archiviato l'esercizio economico 2011 con un utile netto di 2,7 milioni di franchi svizzeri su un fatturato di 493,1 milioni di franchi svizzeri rispetto ad un utile netto di 3,2 milioni di franchi svizzeri su ricavi per 504,5 milioni di franchi svizzeri nel 2010 (a cambio costante, il fatturato ha registrato un incremento del 7,3% dal 2010 al 2011). Il risultato prima delle posizioni finanziarie è ammontato a 14,0 milioni di franchi svizzeri rispetto a 24,6 milioni nell'esercizio precedente. Ricordiamo che nel 2011 Hupac ha movimentato 723.894 spedizioni, con un incremento del 6,6% rispetto a 679.066 nel 2010 (*inforMARE* del 31 gennaio 2012).

Nel 2011 gli investimenti di Hupac sono ammontati a 59,3 milioni di franchi svizzeri, di cui 40 milioni in beni patrimoniali (principalmente l'acquisto di carri ferroviari, il completamento del terminal di Busto Arsizio-Gallarate e l'ampliamento della sede centrale di Chiasso).

In merito alle prospettive per il 2012, Hupac ha constatato che la debolezza congiunturale in atto dall'autunno 2011 si sta protraendo nel 2012 e nel primo trimestre ha determinato una flessione del 7,2%nel volume di trasporti rispetto all'elevato volume totalizzato nel corrispondente periodo dello scorso anno. Inoltre l'instabilità economica sta frenando gli scambi commerciali e penalizzando la domanda di servizi di trasporto. «Per il 2012 - ha affermato Kunz - prevediamo una modesta crescita con una forte tendenza alla volatilità. Stiamo sfruttando questa pausa per migliorare i nostri processi e prepararci, assieme ai nostri partner, alle nuove condizioni produttive che seguiranno all'apertura della galleria base del San Gottardo».

La statunitense Titan Salvage e l'italiana Micoperi rimuoveranno il relitto della *Costa Concordia*

La nave da crociera, riportata nelle condizioni di poter galleggiare, sarà trainata in un porto italiano

La gara d'appalto per la rimozione del relitto della nave da crociera *Costa Concordia* dall'isola del Giglio è stata vinta dalla società statunitense Titan Salvage (gruppo Crowley) in collaborazione con la società italiana Micoperi. Lo hanno reso noto Costa Crociere e la struttura del commissario delegato per l'emergenza per il naufragio della nave.

Il piano presentato da Titan e Micoperi, che è soggetto ancora all'approvazione finale da parte delle autorità italiane, prevede la rimozione intera del relitto, che verrà messo in condizioni di poter galleggiare ed essere trainato. La rimozione sarà l'ultima fase delle operazioni di recupero del relitto. Il "defueling", ovvero l'estrazione del carburante dai serbatoi, è terminato con successo lo scorso 24 marzo; il "caretaking", che prevede la pulizia del fondale marino e il recupero di materiali e detriti usciti dalla nave in seguito all'incidente, continuerà sino a quando Titan Salvage e Micoperi non inizieranno i loro lavori. Una volta riportato nelle condizioni di poter galleggiare, il relitto sarà trainato in un porto italiano. Secondo le previsioni, i lavori per la rimozione della nave inizieranno il prossimo mese e la loro durata è stata precauzionalmente stimata in circa 12 mesi.

La compagnia crocieristica ha ricordato che il piano è stato scelto da un comitato tecnico di valutazione composto da esperti in rappresentanza di Costa Crociere, Carnival Corporation & plc, London Offshore Consultants e Standard P&I Club. Nonostante tutti i sei piani giunti entro la scadenza del 3 marzo 2012, fossero di elevata qualità - ha spiegato Costa Crociere - il comitato tecnico di valutazione ha preferito quello di Titan Salvage/Micoperi perché risponde maggiormente ai principali requisiti richiesti: rimozione intera del relitto; minor rischio possibile; minor impatto ambientale possibile; salvaguardia delle attività turistiche ed economiche dell'Isola del Giglio; massima sicurezza degli interventi.

La protezione dell'ambiente - ha sottolineato la compagnia - avrà la massima priorità nel corso di tutta la durata delle operazioni. Una volta completata la rimozione, si provvederà alla pulizia dei fondali e al ripristino della flora marina. Il piano prevede anche misure per la salvaguardia delle attività turistiche ed economiche dell'isola del Giglio. Inoltre la presenza del personale che lavorerà alle operazioni di rimozione non avrà conseguenze significative sulla ricettività estiva dell'isola: la base operativa sarà fuori dall'isola, nei pressi di Civitavecchia, dove verranno raccolte apparecchiature e materiali necessari per gli interventi, in modo da evitare qualsiasi impatto sulle attività del porto turistico del Giglio.

«Siamo molto soddisfatti di poter annunciare un altro passo importante nelle operazioni di recupero del relitto dall'Isola del Giglio», ha dichiarato il presidente e amministratore delegato di Costa Crociere, Pier Luigi Foschi. «Come già successo per la rimozione del carburante - ha aggiunto - abbiamo cercato di individuare la soluzione migliore per salvaguardare l'isola e il suo ambiente marino e restituirla al più presto alla sua innata vocazione turistica. Vogliamo inoltre ringraziare le società Smit Salvage e Tito Neri per il successo nelle operazioni di defueling e caretaking».

L'olandese Dockwise avanza un'offerta per acquisire la connazionale Fairstar Heavy Transport

La proposta è stata rigettata dal consiglio di amministrazione e dal consiglio di sorveglianza di Fairstar

L'olandese Dockwise Ltd. ha annunciato di aver siglato, attraverso la società integralmente controllata Dockwise Wite Marlin, accordi per l'acquisizione del 54% circa del capitale azionario della connazionale Fairstar Heavy Transport, società quotata alla Borsa di Oslo che opera una flotta di quattro navi per il trasporto di carichi eccezionali.

Comunicando ieri la proposta, Dockwise ha precisato che alcuni di questi accordi, che sono relativi al 19% circa del capitale azionario, sono diventati non condizionati e saranno portati a termine a breve, mentre i rimanenti accordi sono soggetti all'approvazione degli atti per il finanziamento dell'operazione di acquisizione attraverso l'offerta e l'emissione di nuove azioni di Dockwise per un valore complessivo di circa 230-300 milioni di dollari, atti su cui è chiamata a pronunciarsi l'assemblea degli azionisti convocata per il prossimo 9 maggio. Dockwise ha spiegato che, con il via libera dell'assemblea, darà esecuzione ai rimanenti accordi per l'acquisizione delle ulteriori quote azionarie di Fairstar nonché ad un'offerta pubblica per comprare le rimanenti azioni di Fairstar al prezzo unitario di 9,3 corone norvegesi in contanti.

Il consiglio di amministrazione e il consiglio di sorveglianza di Fairstar hanno esaminato l'offerta della Dockwise ed hanno sollecitato gli azionisti a non accoglierla in quanto, secondo gli organismi dirigenti della compagnia, il prezzo di 9,3 corone norvegesi per azione sottostima notevolmente il valore della compagnia. Secondo i due Board, inoltre, l'offerta di Dockwise è di carattere «opportunistico e trascura una serie di aspetti significativi dell'attività di Fairstar, segnatamente il costo del rinnovamento della flotta, il valore dell'orderbook della compagnia e la reputazione che Fairstar ha saputo ottenere quale fornitrice di servizi di trasporto marittimo di alto valore per progetti relativi alle infrastrutture nel settore dell'energia che coinvolgono principali gruppi energetici e società di EPC del mondo». «Fairstar - ha specificato l'amministratore delegato della compagna di Rotterdam, Philip Adkins - ha dimostrato di ottenere notevole successo mettendo assieme un portafoglio ordini del valore di circa 300 milioni di dollari con una moderna flotta di quattro navi». Adkins ha ricordato, inoltre, che in ogni singolo contratto acquisito Fairstar ha gareggiato contro la Dockwise ed ha vinto. L'amministratore delegato di Fairstar ha concluso sottolineando che, dopo la presentazione di ieri dell'offerta di Dockwise, «Fairstar è stata contattata da un certo numero di azionisti che ci hanno comunicato che non accetteranno l'offerta condizionata e che hanno sollecitato il management a esplorare alternative che daranno al valore della compagnia un livello più appropriato».

Dockwise ha una flotta di 19 navi tra unità semisommergibili e per il trasporto di carichi eccezionali. Da parte sua l'amministratore delegato di Dockwise, André Goedée, ha dichiarato che «la proposta acquisizione di Fairstar e l'integrazione delle loro quattro navi nella nostra flotta accelererà notevolmente i passi avanti verso i nostri obiettivi strategici. La crescente presenza di Fairstar nei progetti del segmento downstream, incluse attività di trasporto di moduli LNG quali Gorgon e Ichthys, è assolutamente complementare con gli attuali punti di forza di Dockwise nel mercato. La transazione rafforza notevolmente la nostra capacità di offrire ai clienti dell'industria del petrolio e del gas una serie di differenti e specifici servizi di cui hanno bisogno. Di pari importanza è l'aumento della dimensione di Dockwise, il rafforzamento del proprio stato patrimoniale e della capacità di generare utili. Un importante passo avanti - ha concluso Goedée - al momento giusto».

Nel 2011 Fairstar ha registrato una perdita netta di 14,4 milioni di dollari su ricavi per 25,5 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 228mila dollari su ricavi per 35,7 milioni di dollari nell'esercizio 2010. EBITDA ed EBIT sono stati entrambi di segno negativo rispettivamente per -5,5 milioni e -13,6 milioni di dollari rispetto a risultati positivi per 12,2 milioni e 4,2 milioni di dollari nel 2010.

Lo scorso anno Dockwise ha totalizzato una perdita netta di 33,5 milioni di dollari su ricavi per 398,6 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 17,4 milioni di dollari su ricavi per 439,1 milioni di dollari nel 2010. EBITDA è stato di di 134 milioni di dollari rispetto a 176 milioni di dollari L'utile operativo è ammontato a 11,3 milioni di dollari rispetto a 69,1 milioni di dollari nel 2010.

Nel primo trimestre 2012 l'utile netto di Saipem ha registrato un incremento dell'8,5%

Nel periodo l'indebitamento finanziario netto è cresciuto di 601 milioni di euro a 3.793 milioni di euro

Oggi il consiglio di amministrazione dell'italiana Saipem ha approvato il resoconto intermedio al 31 marzo 2012 che mostra un utile netto di 231 milioni di euro su ricavi per 3.132 milioni di euro, con incrementi rispettivamente dell'8,5% e del 6,0% rispetto al primo trimestre dello scorso anno. L'EBITDA è ammontato a 544 milioni di euro (+9,9%) e l'utile operativo a 373 milioni di euro (+7,5%).

Nei primi tre mesi di quest'anno l'azienda ha acquisito nuovi ordini per 3.116 milioni di euro (2.908 nel primo trimestre 2011) e il portafoglio ordini residuo al 31 mar-

zo scorso si è attestato a 20.401 milioni di euro (20.417 milioni di euro al 31 dicembre 2011 e 20.459 milioni di euro al 31 marzo 2011). Gli investimenti tecnici sono ammontati a 316 milioni di euro (355 milioni di euro nel primo trimestre dell'esercizio precedente).

L'indebitamento finanziario netto al 31 marzo 2012 è pari a 3.793 milioni di euro, con un incremento di 601 milioni di euro rispetto al 31 dicembre 2011. «L'incremento registrato nel trimestre - ha spiegato Saipem - è ascrivibile a un peggioramento del capitale circolante, imputabile all'assenza di anticipi sui contratti acquisiti nel periodo e a pagamenti superiori agli incassi su alcuni progetti del settore Engineering & Construction, nonché agli esborsi collegati all'avviamento dei nuovi mezzi di perforazione e al rinnovo di operazioni di copertura cambi in presenza di un dollaro rafforzato. Si ritiene che detti fenomeni rientrino nel corso dell'esercizio».

In considerazione del previsto aumento degli investimenti complessivi della Oil Industry e del buon posizionamento competitivo di Saipem nelle aree in cui il mercato è previsto più vivace quali il West Africa, il Brasile, il Caspio, il Medio Oriente e il Sud Est Asiatico, la società italiana prevede che nel 2012 lo sviluppo del portafoglio ordini beneficerà «della buona intonazione del mercato, particolarmente nel settore offshore». «L'elevato portafoglio ordini e i buoni risultati del primo trimestre - ha concluso Saipem - consentono di confermare la guidance per l'esercizio 2012, già annunciata a febbraio: ricavi per circa 13 miliardi di euro, EBIT di circa 1,6 miliardi di euro e utile netto di circa un miliardo di euro; investimenti per circa 900 milioni di euro».

Convegno sul tema "Portualità e accoglienza quale futuro nel sistema della nautica"

Si terrà il 27 aprile a Viareggio nell'ambito della seconda edizione di Yare

Venerdì prossimo alla Darsena Europa di Viareggio, nell'ambito della seconda edizione di Yare (Yachting after Sales & Refit Exhibition), la manifestazione sulla nautica dedicata al refitting e alle operazioni di after sales che è in programma dal 26 al 29 aprile, si terrà il convegno sul tema "Portualità e accoglienza quale futuro nel sistema della nautica" organizzato da Wista Italia, l'associazione composta da donne che lavorano nel mondo dello shipping.

Programma

ore 9.30 Registrazione partecipanti

10.00 Saluti della Presidente Wista Italia
Dott.ssa Daniela Fara

Saluti dell'Assessore allo Sviluppo Economico Attività Produttive, Demanio Marittimo
Dott. Antonio Cima

Saluti del Comandante della Capitaneria di Porto di Viareggio
C.F. (CP) Pasquale Vitiello

A seguire:
Due punti di vista dell'accoglienza in qualità ai mega yachts

Monica Bertacca, Yacht Broker Srl Viareggio

Paola Spelta, Yacht Management & Consulting Srl Viareggio

La filiera della nautica
Vincenzo Poerio Amministratore delegato Azimut-Benetti;
Presidente Y.A.R.E; Presidente NA.VI.GO. scarl

Standardizzazione delle procedure amministrative
Carolina Villa, Ship&Crew Service Srl

Problematiche legate alle concessioni demaniali
Massimiliano Grimaldi, Studio Legale Grimaldi

11.15-11.45 Coffee break

Provvedimenti del Governo: il ruolo delle Associazioni
Marina Stella, Direttore Generale UCINA
Luciano Serra, Presidente ASSONAT

Rapporti tra Pubblica Amministrazione e operatori del settore
Patrizia Lippi, Comune di Viareggio, Settore Attività Produttive Demanio Marittimo

Conclusioni

Moderatore: Pietro Angelini

Quest'anno le navi di Royal Caribbean porteranno nel porto di Livorno oltre 350.000 passeggeri

Domani l'approdo di "Splendour of the Seas", che è stata completamente rinnovata

Reduce da interventi di completo rinnovo della durata di cinque settimane, che sono stati realizzati nel cantiere spagnolo Navantia di Cadice, la nave da crociera *Splendour of the Seas* di Royal Caribbean International giungerà domani nel porto di Livorno facendo scalo per la prima volta nel porto toscano durante un itinerario di sei notti nel Mediterraneo occidentale per poi proseguire alla volta di Civitavecchia, Spalato e Venezia, da dove tutta l'estate imbarcherà per crociere di sette notti fra Grecia e Turchia.

Quest'anno Livorno sarà porto di scalo per otto navi di Royal Caribbean International: *Adventure of the Seas*, *Grandeur of the Seas*, *Independence of the Seas*, *Liberty of the Seas*, *Mariner of the Seas*, *Navigator of the Seas* e *Serenade of the Seas*. Approderanno nel porto toscano anche le sei navi di Celebrity Cruises, premium brand del gruppo crocieristico americano: *Celebrity Constellation*, *Celebrity Eclipse*, *Celebrity Equinox*, *Celebrity Silhouette*, *Celebrity Solstice* e la nuova gemella *Celebrity Reflection*, che sarà inaugurata in autunno. Inoltre faranno scalo a Livorno anche le due piccole ed esclusive navi della flotta Azamara Club Cruises: *Azamara Quest* e *Azamara Journey*. Da aprile a novembre saranno quindi 16 le navi del gruppo Royal Caribbean che nel 2012 transiteranno a Livorno, per un totale di 103 scali e una movimentazione di oltre 350.000 passeggeri.

«Livorno - ha rilevato il direttore

generale di RCL Cruises LTD Italia, Gianni Rotondo - apre ufficialmente una nuova importante stagione nel Mediterraneo per Royal Caribbean. Il 2012 è per noi un anno strategico, ricco di nuovi progetti e obiettivi, a partire dal ritorno in Italia della rinnovata *Splendour of the Seas* che domani farà scalo per la prima volta nel porto toscano e, con le altre navi, contribuirà alla crescita economica del territorio».

Il Red Sea Gateway Terminal è stato completato e inaugurato ufficialmente

Nel 2011 il porto di Jeddah ha movimentato 4.010.448 teu (+4,7%)

Sabato scorso il ministro saudita dei Trasporti, Jabara Al-Seraisy, ha inaugurato ufficialmente il nuovo container terminal Red Sea Gateway Terminal (RSGT) del porto di Jeddah, che è diventato operativo oltre due anni fa e che è stato ora completato in tutte le sue fasi di costruzione (*inforMARE* del 23 dicembre 2009).

Lo scorso anno i porti dell'Arabia Saudita hanno movimentato un traffico dei container pari a 5.694.538 teu rispetto a 5.313.141 teu nel 2010. Il solo porto di Jeddah ha movimentato 4.010.448 teu (+4,7% sul 2010), di cui 2.070.791 teu allo sbarco (+6,6%) e 1.939.657 teu all'imbarco (+2,7%).

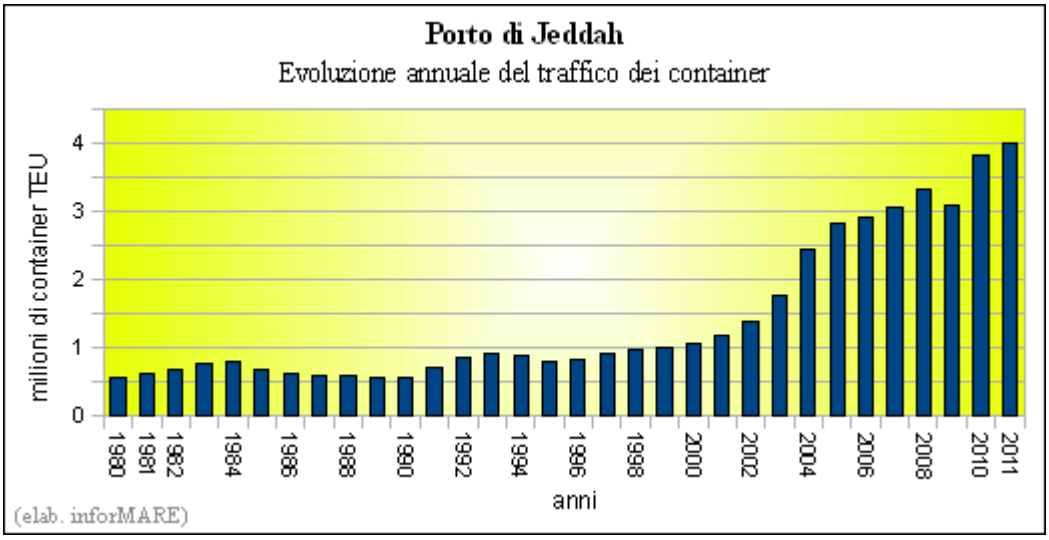
La società terminalista Red Sea Gateway Terminal è partecipata dalle saudite Saudi Industrial Services Co. (SISCO), Xenel e Saudi Trade & Export Development Co. (TUSDEER) e dalla malese MMC Corporation.

ANITA, il rinvio del pagamento dei contributi 2012 per il Sistri non risolve il problema

Coppola: i contributi pagati nel 2010 e nel 2011 sono andati persi e non vorremmo dover pagare anche quest'anno per un sistema ancora in sperimentazione

Nell'annunciare una revisione del Sistri (Sistema di controllo della tracciabilità dei rifiuti), con l'obiettivo di rendere più semplici ed efficienti le procedure, venerdì il ministero dell'Ambiente ha comunicato anche il differimento dal 30 aprile al prossimo 30 novembre del termine per il pagamento dei contributi per l'anno in corso per il sistema, rinvio che però - ha sottolineato oggi l'associazione dell'autotrasporto ANITA - non risolve il problema.

«Prendiamo atto di questo segnale - ha commentato il presidente della sezione trasporto rifiuti di ANITA, Carlo Coppola - e accogliamo l'invito del ministro Clini a valutare insieme le modalità per rendere finalmente operativo il sistema. Siamo disponibili a proporre soluzioni, come abbiamo fatto in questi due anni, per risolvere le criticità riscontrate dagli operatori nell'applicazione del Sistri. Tuttavia, crediamo che questo ennesimo rinvio non risolva il problema e non risponda alle nostre richieste. Ad oggi i contributi pagati nel 2010 e nel 2011 sono andati persi e non vorremmo dover pagare anche quest'anno, seppure in data posticipata, per un sistema ancora in sperimentazione. Per questo motivo avevamo chiesto almeno per il 2012 di sospendere il pagamento ed individuare meccanismi di compensazione per recuperare i costi finora sostenuti. Non ci resta che sperare - ha concluso Coppola - che la revisione del Sistri promessa dal ministero dell'Ambiente si realizzi quanto prima».



La Capitaneria di Porto di Genova ha preso in consegna la nuova motovedetta *CP 311*

È l'undicesima delle quindici unità commissionate al cantiere navale Codecasadue di Viareggio

La Capitaneria di Porto di Genova ha preso in consegna la nuova motovedetta *CP 311* varata lo scorso 12 dicembre nei Cantieri Navali Codecasadue di Viareggio. L'unità è l'undicesima motovedetta delle quindici commissionate al cantiere toscano dalla Guardia Costiera Italiana e appartiene alla classe 300 "Ammiraglio Francese", che è stata dedicata dal comando generale del Corpo delle Capitanerie di Porto all'ammiraglio Giuseppe Francese, già direttore marittimo della Liguria dal 1987 al 1990 e capo di Corpo all'inizio degli anni 90, a cui si deve l'importante svolta operativa che caratterizza oggi le Capitanerie di porto - Guardia Costiera.

Il mezzo navale, che rappresenta una vera rivoluzione nell'attività di ricerca e soccorso per la salvaguardia della vita umana in mare, è lungo 18,8 metri fuori tutto ed è dotato di due motori "Man" da 1.000 cavalli l'uno che consentono di raggiungere la velocità massima di 30 nodi con l'autonomia di 460 miglia. Tra le caratteristiche

principali della motovedetta, quella di essere autoribaltante grazie ad uno speciale sistema di riserva di galleggianti e ad un impianto elettronico di avanguardia, che la rende di fatto inaffondabile. Può trasportare quattro persone di equipaggio e 18-20 passeggeri. L'unità è destinata per i salvataggi in mare con qualsiasi condizione del mare e del vento anche a notevole distanza dalla costa.

Il battesimo e primo impiego della *CP 311* è avvenuto partecipando alle delicate operazioni nautico-marittime-ambientali in occasione dell'incidente occorso alla *Costa Concordia* all'Isola del Giglio dove, tra l'altro, sono intervenuti come primi soccorritori in mare, gli operatori subacquei appartenenti al 5° Nucleo di Genova.

«Una unità ognitempo molto attuale - ha sottolineato l'ammiraglio Felicio Angrisano, direttore marittimo della Liguria - un salto nel futuro e vero valore aggiunto agli obiettivi di salvaguardia, che ci permetterà di essere ancor più presenti nel nostro mare a garanzia di quella sicurezza indispensabile per tutti coloro che, per lavoro o diporto, vi operano».

Hapag-Lloyd ristrutturerà le rotte per il West Africa

Scali eastbound al porto di Los Angeles nel servizio Pacific Atlantic Express

Alla fine del prossimo mese la compagnia tedesca Hapag-Lloyd terminerà di operare il servizio settimanale Mediterranean West Africa Express (MWX) che attualmente collega il porto spagnolo di Algeciras e il porto marocchino di Tanger Med con i porti di Tema (Ghana), Lagos/Apapa (Nigeria) e Cotonou (Benin). La copertura di questi porti sarà garantita dalla metà di maggio con il potenziamento del servizio West Africa Express (WAX) e con l'introduzione del nuovo servizio West Africa Mediterranean Express (WMX).

Inoltre dalla fine del prossimo mese la compagnia inserirà scali eastbound al porto di Los Angeles nell'ambito del servizio Pacific Atlantic Express (PAX) che collega il Nord America (East e West Coast) con il Nord Europa. La relazione eastbound avrà la seguente configurazione: Seattle, Oakland, Los Angeles, Manzanillo, Savannah, Norfolk, New York, Halifax, Anversa, Thamesport, Amburgo, Rotterdam. Dal prossimo mese 1° luglio la toccata a Seattle sarà sostituita da scali al porto di Tacoma.