



STEFANO SORRENTINI NUOVO PRESIDENTE DI ASSOAGENTI CAMPANIA

Napoli, 21 luglio 2016 - Buon sangue non mente: Stefano Sorrentini figlio del compianto ed indimenticabile Mario e' il nuovo Presidente di Assoagenti Campania (Associazione Agenti Raccomandatori Marittimi, Agenti Aerei e Mediatori marittimi della Campania). Si propone di avere un confronto con le Istituzioni per tutelare gli interessi del settore marittimo e maggiore sinergia tra enti pubblici ed associati. Sorrentini, eletto all'unanimita', afferma che " l'Associazione sara' allargato con 13 referenti, si da dialogare con tutte le istituzioni al massimo livello, con le numerose specializzazioni" del comparto marittimo.

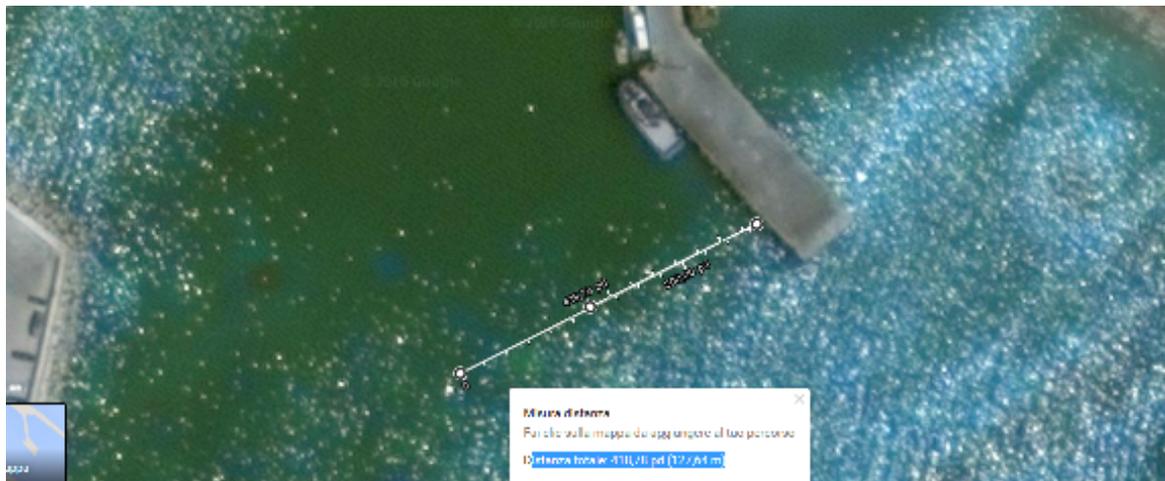
All'amico Stefano, gli Auguriamo buon lavoro per il nuovo impegno intrapreso. Saremo sempre Pronti...

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Tripoli: s'incendia un peschereccio con 3 egiziani a bordo nel porto di Zwara

Tripoli (Libia), 21 luglio 2016 (Lana) Un fuoco si e' propagato su un peschereccio in Zwara Seaport questa mattina che ha ucciso 3 lavoratori espatriati. Il Centro di Informazione di Zwara, che ha pubblicato il rapporto ha detto che le vittime erano di nazionalità egiziana. Il rapporto afferma che l'incendio si è diffuso al peschereccio da traino e vigili del fuoco nelle vicinanze stavano lottando per controllarlo. = = Lana

Nella foto il luogo dell'incendio a 127 metri dal molo centrale del porto libico



Posted in News | No Comments »

Un modello per gestire i sistemi di trasporto



Il progetto HIGH-TOOL, finanziato dall'UE, ha creato uno strumento di modellazione per la valutazione delle politiche, per aiutare i responsabili del processo decisionale a mettere in campo opzioni di trasporto più sostenibili. Bruxelles, 21 luglio 2016 - La prosperità dell'UE, sia al suo interno che nell'ambito del mercato globale, dipende in larga misura da sistemi di trasporto integrati. Oltre a spostare merci e persone in modo efficiente, per fare in modo che le opzioni di trasporto continuino a essere sostenibili, è necessario ridurre le emissioni, diminuire la dipendenza dal petrolio e ridurre al minimo il traffico.

Attraverso la creazione di un modello di valutazione strategica gratuito e di alto livello, il progetto HIGH-TOOL finanziato dall'UE ha cercato di aiutare i responsabili delle politiche dell'UE a perseguire delle opzioni di trasporto sostenibili. Il modello può essere applicato per l'impatto strategico e livello sociale, ambientale ed economico delle opzioni politiche per i trasporti, e supporta inoltre l'identificazione delle opzioni politiche da analizzare ulteriormente attraverso strumenti di valutazione più dettagliati.

Garantire la qualità del modello

Allo scopo di garantire il coinvolgimento attivo degli utenti, lo strumento è stato sviluppato in modo incrementale e suddiviso in tre fasi. In primo luogo, è stato

sviluppato un prototipo Excel sulla base di modelli come ad esempio EXPEDITE, SUMMA e TRANSVISIONS. Questo ha consentito alla squadra del progetto di ricevere i commenti degli utenti, oltre a sensibilizzare questi ultimi riguardo a obiettivi, approcci e impieghi dello strumento. In secondo luogo, la squadra ha creato l'iterazione pre-finale che ampliava la sfera delle politiche dei trasporti esaminate, si basava su Java e operava al livello regionale NUTS-2. Infine, è stata svelata la versione finale dopo la convalida e approfondite verifiche.

Tre componenti principali compongono il modello finale HIGH-TOOL stesso. La struttura per la modellazione giunge sotto forma di sette Moduli di base tematici, che riguardano: demografia (DEM), economia & risorse (ECR), domanda passeggeri (PAD), domanda merci (FRD), scorta veicoli (VES), ambiente (ENV) e sicurezza (SAF). Per ridurre il carico computazionale questi moduli interagiscono in modo sequenziale, con ognuno di essi che usa i risultati del modulo precedente come dati di input per il modulo successivo nella sequenza. Lo scambio di dati tra i moduli è supportato dal Data Stock che facilita anche il processo di input e output dei dati. L'Interfaccia utente basata sul web consente agli utenti di applicare il modello selezionando le politiche dei trasporti e anche di scaricare i risultati della valutazione. Le selezioni delle politiche possono essere fatte come una singola Misura per la politica dei trasporti predefinita, combinazioni di Misure per la politica dei trasporti predefinite o come un pacchetto politico personalizzabile di variabili politiche. Gli utenti possono anche aggiungere intervalli di date e informazioni geografiche (all'interno dell'Europa) a queste variabili.

Oltre che attraverso il coinvolgimento dei futuri utenti nello sviluppo del modello, il controllo di qualità è stato assicurato anche da un Comitato consultivo scientifico formato da esperti, che rappresenta sia gli utenti che gli sviluppatori del modello. Il modello verrà completato dalla fornitura di un Corso di formazione per l'utente insieme a una Guida utente accessibile.

Garantire il valore delle valutazioni

Il modello viene proposto come uno "strumento di preselezione" delle opzioni politiche. Queste possono essere poi ulteriormente esaminate usando modelli più precisi, come ad esempio TRANSTOOLS e REMOVE.

Per rinforzare il valore e l'efficacia di HIGH-TOOL, gli indicatori della produzione sono stati ispirati sia dal "Libro bianco sui trasporti" (2011) dell'UE oltre che dalla sua "Tabella di marcia verso un'economia a basse emissioni di carbonio nel 2050". Inoltre, il modello è stato progettato per essere coerente con lo "Scenario di riferimento 2013 dell'UE sulle tendenze per energia, trasporti ed emissioni di GHG verso il 2050" e con le "Linee guida per la valutazione di impatto" della Commissione europea. È anche ben allineato con il Sistema informativo europeo della politica dei trasporti (ETISplus).

Nel giugno 2016, la Commissione europea ha ricevuto la versione finale del modello HIGH-TOOL.

Per maggiori informazioni, consultare:

[Sito web del progetto](#)

Fonte: Sulla base di informazioni diffuse dal progetto

Posted in News | No Comments »

4 Unità ABB Azipod di 52 MW di potenza per la propulsione, destinati cantiere della Corea del Sud per due navi "artiche"

Helsinki, Finlandia, 21 luglio 2016 - Nella foto, a Vuosaari alla periferia di Helsinki, queste quattro unità Azipod sono destinati per cantieri navali in Corea del Sud. Un viaggio che durerà circa un mese. I quattro propulsori hanno una potenza combinata di 52 MW e saranno montati su una nave di GNL per il progetto Yamal e una petroliera artica.

ABB sta celebrando il 25 ° anniversario della prima installazione di una unità Azipod, che ha continuato a guidare il mercato della propulsione elettrica. Nel corso di un quarto di secolo di servizio i propulsori hanno totalizzato più di 12 milioni di ore di tempo di esercizio, contribuendo a salvare l'industria marittima di 700.000 tonnellate di combustibile

Posted in News | No Comments »

La nave da crociera più lussuosa al mondo, sceglie di viaggiare su 'balconi e promenade' in resina italiana, realizzati dall'azienda Api

Mignanego (Ge), 21 luglio 2016 - L'ultima nata della compagnia **Regent Seven Seas Cruises** e **Fincantieri**, hanno scelto di affidarsi ad **Api**, azienda manifatturiera italiana - leader nella produzione e posa di pavimenti industriali e navali in resina - per la realizzazione di alcune prestigiose pavimentazioni degli spazi della nave. Una colata di circa 9.000 m₂ di resina tra balconi, promenade, aree crew, aree sport, cucine e riposterie.



Un'opera che punta ad esaltare i plus estetici della resina e soprattutto le sue funzionalità: resistenza nel tempo, sicurezza e igiene, questo materiale infatti è riconosciuto proprio per queste caratteristiche, molto importanti soprattutto se si tratta di una nave.

Come spiega Vittorio Magnaghi, General Manager Marine di Api: *“Abbiamo realizzato negli ultimi 20 anni **quasi 200 lavori, oltre 150 navi passeggeri** con pavimenti in resina sintetica di una straordinaria eleganza e resistenza, che se opportunamente tenuti e curati durano nel tempo. Non a caso, Api è stata scelta da Fincantieri e dall'armatore, prima che la Regent Seven Seas Explorer fosse creata, proprio per le modalità di lavorazione che adotta e per l'appeal delle applicazioni in resina proposte. Nella scelta ha avuto un ruolo fondamentale inoltre, l'attenzione che riserviamo alle specifiche esigenze del cliente”.*

Certamente una garanzia non da poco, per un'imbarcazione come quella per la Regent Seven Seas Cruises, che viene considerata una tra le più lussuose al mondo, in grado di ospitare **750 passeggeri** con ristoranti gastronomici, sale da spettacolo e spa.



I numeri parlano da soli: ben **375 suites**, di cui una Vip da 360 metri quadri, **4.822,504 mq** il totale dei balconi. La sua prima stagione di debutto sarà in Europa, prima di passare alle mete caraibiche per un totale di **375 destinazioni**.

A rendere straordinaria la Regent Seven Seas Explorer, del resto sono proprio le qualità che la distinguono nella sua realizzazione, dove sono state adottate le più avanzate tecnologie in tema di protezione ambientale. L'allestimento particolarmente ricercato, presta assoluta attenzione al comfort dei passeggeri ed alla loro sicurezza.

Il valore stimato di questo gioiello del mare a opere concluse, è pari a **450 M\$**(fonte *Seatrade Cruise World orderbook*), gli interni sono stati disegnati e studiati

appositamente per ogni ambiente, da Tillberg Design.

Api - www.api-spa.com

Api è un'azienda manifatturiera italiana, leader nella formulazione, produzione e posa di pavimenti industriali e navali in resina sintetica, con oltre 55 anni di storia e un indotto di circa 200 persone, quasi tutte ditte specializzate nella posa dei pavimenti in resina e altri servizi, a partire dalla logistica fino alla ristorazione. Nel 2015 API ha realizzato un giro di affari pari a oltre i 20M€.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

151° Anniversario dall' istituzione del Corpo delle Capitanerie di Porto-Guardia Costiera

Napoli, 21 luglio 2016 - In occasione dell'anno giubilare e nella ricorrenza del 151° anniversario dall'istituzione del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia Costiera è stata celebrata, all'interno della basilica di San Pietro in Vaticano, una S.Messa officiata dall'Ordinario Militare per l'Italia, S.E. Mon. Santo Marciànò.

La cerimonia, rivolta a tutto il personale del Corpo ed ai propri familiari, ha rappresentato un momento di forte aggregazione e un passaggio significativo nella storia del Corpo, unendo spiritualmente gli 11.000 uomini e donne della Guardia Costiera in un unico grande equipaggio per rinsaldarne i valori di coesione e umanità, nella sempre più forte consapevolezza dell'importanza della propria missione principale: salvaguardare il bene primario della vita umana in mare.

Alla funzione hanno preso parte il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, il Comandante Generale del Corpo delle Capitanerie di porto - Guardia costiera, Ammiraglio Ispettore Vincenzo Melone e, con le più alte cariche istituzionali, hanno presenziato il Capo di Stato Maggiore della Difesa, Generale Claudio Graziano, e il Capo di Stato Maggiore della Marina, Ammiraglio di Squadra Valter Girardelli.



“La celebrazione odierna in questa Basilica - ha affermato l’Ordinario Militare - assume grande significato, poiché conclude l’anno delle celebrazioni del 150° Anniversario della fondazione del Corpo e rende grazie del dono di voi stessi (uomini e donne del Corpo) che fate all’Italia e al Mondo. Soprattutto nei momenti di terrore, guerre, violenze e dispersione - ha continuato Mons. Marcianò - Dio chiama a sé profeti che, lavorando controcorrente, non si stancano di seminare la Sua Parola pure nel terreno ostile. La missione della Guardia Costiera - ha concluso - è destinata, ieri come oggi, a contrastare conflitti, violenze e ingiustizie, seminando vita laddove altri portino morte.”

I COMPITI SVOLTI DALLE CAPITANERIE DI PORTO

Per conto del **Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti**:

- Coordinamento dell’organizzazione nazionale di ricerca e soccorso della vita umana in mare e sui laghi maggiori(SAR)
- Comando dei porti ed esercizio delle funzioni di Autorità marittima
- Funzioni certificative e ispettive in materia di sicurezza della navigazione sul naviglio nazionale (flag state) nonché su quello straniero che tocca i porti dello Stato (port state control)
- Autorità di sicurezza per il trasporto marittimo (maritime security), in materia di prevenzione da minacce a navi e ad infrastrutture portuali
- Esercizio delle funzioni di Polizia marittima
- Disciplina degli accosti delle navi e interfaccia unica nazionale per le formalità amministrative in arrivo e partenza
- Disciplina e regolamentazione dei servizi tecnico-nautici
- Disciplina, monitoraggio e controllo del traffico navale
- Indagini e inchieste sui sinistri marittimi al fine di individuarne cause, circostanze e responsabilità
- Amministrazione attiva in materia di personale marittimo, regime amministrativo della nave, diporto nautico e demanio marittimo
- Sicurezza degli stabilimenti e depositi costieri di sostanze infiammabili o esplosive nei porti
- Sicurezza e salute dei lavoratori a bordo delle navi e nell’espletamento di operazioni portuali

Per conto del **Ministero dell’Ambiente e della Tutela del territorio e del mare**:

- Tutela dell'ambiente marino e marino-costiero per la prevenzione e repressione di tutti i tipi di inquinamento marino
- Coordinamento degli interventi antiinquinamento
- Vigilanza specialistica nelle aree marine protette
- Adozione ed attività ispettive sui piani di raccolta dei rifiuti prodotti dalle navi
- Funzioni ispettive, di certificazione e vigilanza ambientale sul naviglio nazionale e straniero
- Sorveglianza e accertamento illeciti in materia di scarichi e gestione del ciclo dei rifiuti
- Polizia e vigilanza negli ambiti demaniali marittimi e portuali

Per conto del **Ministero delle Politiche agricole, alimentari e forestali**:

- Direzione delle attività di vigilanza e controllo sulle attività di pesca e acquacoltura, sul commercio e la somministrazione
- Funzioni tecnico-amministrative di Centro di Controllo Nazionale della Pesca
- Funzioni di amministrazione attiva per flotta e ceti peschereccio, gestione del pescato e sua tracciabilità
- UN PO' DI STORIA

1865 - 1890

Il 20 Luglio 1865 Re Vittorio Emanuele II firmò, nella Firenze capitale d'Italia, il decreto n. 2438 istitutivo del Corpo delle capitanerie di porto del Regno d'Italia. Il nuovo Corpo, costituito dal personale già appartenente allo Stato Maggiore dei Porti e all'Amministrazione della Marina, si componeva di Capitani di Porto di 1ª, 2ª e 3ª classe; Ufficiali di Porto di 1ª, 2ª e 3ª classe ed Applicati di Porto.

Il personale di bassa forza era composto da Guardiani di porto di 1ª e 2ª classe, Marinai di porto (del luogo) di 1ª e 2ª classe, Inservienti fissi e Inservienti del luogo.

Le riforme al Codice della Marina nel 1877 e nel 1886 attribuirono ai Capitani e, secondo i casi, agli Ufficiali di Porto le funzioni di pubblico ufficiale.

Il personale del Corpo era, dunque, costituito da civili dipendenti dalla Direzione Generale della Marina Mercantile, all'epoca costola del Ministero della Marina, reclutato per concorso o transitato dallo Stato Maggiore della Marina.

Venivano anche affidate al Corpo attribuzioni di carattere militare quali, ad esempio, la formazione del contingente di leva marittima, l'arruolamento di giovani idonei a prestare il servizio militare nella Marina ed il loro avviamento alle armi.

1891 - 1914

L'evoluzione della navigazione, sia dal punto di vista tecnico che economico, determinò un continuo ampliamento delle funzioni ed un maggiore impegno del Corpo delle capitanerie. Questo ampliamento portò alla necessità di costituire un organo direttivo per coordinare le varie attività ed i servizi affidati alle capitanerie di porto. Si arrivò alla costituzione, nel dicembre del 1910, dell'Ispettorato del Corpo delle capitanerie di porto (il cui primo Ispettore fu il Generale di Porto Carlo Francesco Mazzinghi), posto alle dirette dipendenze del Ministro e del Sottosegretario alla Marina. L'Ispettorato aveva compiti di vigilanza, di coordinamento e di controllo su tutti i comandi e gli uffici dipendenti e gli venne affidata inoltre l'esecuzione del testo unico del Codice per la Marina Mercantile.

1915 - 1923

Alla vigilia dell'entrata in guerra dell'Italia, con un provvedimento del maggio del 1915, si riconobbe il servizio prestato presso le capitanerie di porto come compiuto sotto le insegne militari ed il personale fu autorizzato a portare le stellette. Successivamente alla memorabile impresa compiuta dalle capitanerie di porto nel 1916 per coordinare il salvataggio dell'esercito serbo - 260.895 militari, 10.153 cavalli, 68 cannoni e una notevole quantità di materiale bellico - nel febbraio del 1918 il Ministro della Marina affidò al Corpo delle capitanerie alcuni servizi che interessavano la difesa militare; di conseguenza tutti gli appartenenti al Corpo furono militarizzati per la durata della guerra. La militarizzazione venne definitivamente mantenuta dal novembre del 1919.

Nel settembre del 1923 il Corpo delle capitanerie, dopo essere stato trasferito, nel frattempo, dal Ministero della Marina a quello dei Trasporti e quindi al Ministero per l'Industria, il Commercio ed il Lavoro (presso il quale fu istituito un apposito Sottosegretariato per la Marina mercantile), venne incluso tra gli altri Corpi militari della Regia Marina. Questo provvedimento sancì l'attuale fisionomia del Corpo.

1924 - 1939

Nel 1924, il Corpo delle capitanerie fu posto alle dipendenze del neocostituito Ministero delle Comunicazioni per i relativi servizi d'istituto e dal Ministero Marina per lo stato giuridico, il reclutamento, l'avanzamento e la disciplina militare.

La Direzione Generale della Marina Mercantile stessa, dalla quale dipendeva il Corpo, fu retta dal 1925 al 1944, con continuità, da un Ufficiale delle Capitanerie, il Generale Giulio Ingianni, già Ispettore Generale del Corpo. Il Generale Ingianni aveva partecipato alla Commissione per le Riparazioni di Guerra di Parigi nel 1919, adoperandosi attivamente affinché il patrimonio navale della Venezia Giulia, in particolare triestino, non fosse diviso tra i vincitori della guerra e rimanesse all'Italia.

Tra la fine degli anni venti e gli anni trenta le capitanerie di porto compirono un vero miracolo organizzativo nella gestione dei traffici da e per le Colonie, enormemente incrementati. Un significativo esempio fu il porto di Massaua che vide passare i suoi traffici merci, dalle 2.000 tonnellate mensili nei primi anni trenta alle 60.000 nel 1936, con oltre 50 piroscafi al giorno presenti in porto ed una riduzione sostanziale - da sei a due giorni - della sosta media necessaria per le operazioni di carico e scarico.

Nel 1938, in sostituzione dell'Ispettorato Generale delle capitanerie di porto, con Regio Decreto dell'11 novembre, fu istituito il Comando generale delle capitanerie di porto, con a capo un Ammiraglio di Squadra proveniente dallo Stato Maggiore della Marina. Furono attribuiti alle Capitanerie di porto i servizi riguardanti la Gente di mare, il naviglio e i porti mercantili.

1940 - 1945

Nel 1940 l'Italia entrò in guerra e i porti, data la loro importanza strategica, sin dall'inizio delle ostilità, risultarono tra gli obiettivi principali dei bombardamenti nemici. Per far fronte alla difficile situazione, Ufficiali, Sottufficiali, Marinai e tutti i dipendenti civili delle capitanerie di porto furono chiamati a svolgere un rischioso ed imponente lavoro per assicurare, via mare, i rifornimenti alle truppe ed alla popolazione. Venne poi l'otto settembre 1943. La sera di quel giorno, nei porti italiani dove fu materialmente realizzabile, le Autorità marittime impartirono ordini alle navi nazionali ed alle persone al momento presenti a bordo di esse, di provvedere all'autoaffondamento delle stesse o all'immediata partenza o ad atti di sabotaggio. Gli ordini furono eseguiti dove ciò fu possibile. Molti Ufficiali, Sottufficiali, personale di bassa forza delle capitanerie conobbero il calvario dell'internamento in

Germania.

La tragica frattura che si venne a creare a seguito dell'armistizio portò al nord, nella Repubblica Sociale Italiana, all'istituzione di una Direzione Generale della Marina Mercantile e di un Comando Generale delle capitanerie di Porto, con sede prima a Verona e poi a Milano con il trasferimento di parte del personale ministeriale di Roma. La Direzione Generale e il Comando delle capitanerie di porto del nord, nonostante i loro compiti ridotti e la loro giurisdizione limitata date le circostanze, si adoperarono per la salvaguardia del patrimonio navale mercantile e degli impianti portuali, nonché per la tutela degli interessi della gente di mare e degli armatori. Nel 1945, alla data della Liberazione, le strutture amministrative della RSI confluirono nel Commissariato per la Marina Mercantile dell'Alta Italia, per poi essere nuovamente fuse con il personale e le strutture rimaste a Roma.

Al sud, sotto il governo Badoglio, fu ricostituito un Comando Generale, fino alla liberazione di Roma dislocato presso la base di Taranto. Per gestire il funzionamento degli Uffici del Sud fu richiamato in servizio l'ammiraglio Aldo Ascoli, primo Comandante Generale dell'Italia liberata, discriminato nel 1938 a causa delle leggi razziali, perché ebreo.

1946 - 1965

Il 2 giugno 1946 l'Italia sancì la fine della monarchia e nel luglio dello stesso anno venne costituito il Ministero della Marina Mercantile. Nel 1948 il Comando generale tornò ad essere denominato "Ispettorato generale" con dipendenza dai Ministeri della Marina Mercantile e della Difesa.

Contemporaneamente ebbe inizio la difficile ricostruzione dei porti italiani, gravemente colpiti e resi impraticabili dai relitti e dalle mine magnetiche.

Con la firma del Trattato di Pace del 1947, oltre alla chiusura di tutti gli Uffici coloniali e di occupazione, in seguito alla cessione di parte del Territorio Nazionale alla Jugoslavia, la Direzione marittima di Trieste (comunque ritornata all'Italia solo nel 1954) perse il Compartimento di Pola ed altri Uffici minori, quella di Ancona il Compartimento di Zara. La Direzione marittima del Carnaro (di Fiume) passò integralmente allo stato balcanico.

Nel novembre del 1951 la spaventosa alluvione del Polesine vide gli uomini delle capitanerie di porto prodigarsi nell'opera di salvataggio della popolazione.

Nel maggio del 1964 venne dato un definitivo assetto ai servizi dell'amministrazione centrale del Ministero della Marina Mercantile. Anche nel nuovo ordinamento del dicastero l'Ispettorato generale delle capitanerie di porto rappresentò sempre l'indispensabile organo di collegamento tra le due Marine, quella militare e quella mercantile.

Dopo un secolo di storia, le capitanerie, preposte al controllo dei porti e delle attività marittime, nonché alla difesa delle coste nazionali, riuscirono a trovare una collocazione definitiva pur essendo ancora lontane dall'attuale configurazione tecnico-amministrativo-operativa.

1966 - 1989

Nel 1968 venne demandata direttamente al Corpo la gestione dei mezzi navali destinati ai compiti istituzionali. Si fece così un grosso passo avanti poiché il Corpo cominciò ad avere unità navali proprie.

Nel 1982, anno molto importante nella storia delle capitanerie, con l'emanazione della legge sulla difesa

del mare, si affidava al Ministero della Marina Mercantile ed alle capitanerie un'ampia competenza di controllo sulle attività commerciali marittime e sulla tutela dell'ambiente marino.

Questa legge permise, inoltre, l'acquisizione di mezzi navali con caratteristiche idonee a far fronte alle nuove sfide operative, nonché di mezzi aerei che, alla fine degli anni ottanta, costituirono il primo Nucleo aereo di Sarzana (SP).

Con decreto interministeriale 8 giugno 1989, i reparti del Corpo delle capitanerie di porto con compiti di natura tecnico-operativa, furono costituiti in "Guardia costiera".

1990 - oggi

Nel 1994, con la legge di riforma portuale, l'Ispettorato Generale fu elevato a Comando generale del corpo delle capitanerie di porto, retto da un Comandante Generale, con evidenti ricadute positive in termini di miglioramento delle attività e di autorevolezza nello sviluppo dell'organizzazione generale e nello svolgimento di compiti e funzioni collegate in prevalenza con l'uso del mare per i fini civili.

Le Capitanerie di porto mantengono una duplice dipendenza: dal Ministero della difesa, in quanto Corpo della Marina Militare, e dal Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti per i compiti in materia di navigazione e trasporto marittimo, vigilanza nei porti, demanio marittimo e sicurezza della navigazione.

Si avvalgono dell'opera delle capitanerie di porto altri Dicasteri ed Organi dello Stato, in particolare il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio per la difesa dell'ambiente marino, la vigilanza e gestione delle riserve marine e delle aree marine protette; il Ministero delle Politiche agricole e forestali in materia di pesca marittima; il Ministero dell'Interno per la vigilanza dei flussi immigratori; il Ministero per i Beni e le attività culturali, per la tutela delle aree marine di interesse archeologico; il Dipartimento della protezione civile, per la gestione delle emergenze in mare, le Regioni e gli enti locali in materia di amministrazione e vigilanza sul demanio marittimo.

Compito d'istituto delle capitanerie di porto è la ricerca ed il soccorso in mare (S.A.R.), a supporto del quale si è sviluppato il progetto V.T.S. (Vessel Traffic Service).

Ogni attività del Corpo è caratterizzata da una forte rilevanza sociale, a livello sia centrale sia periferico, per garantire la sicurezza della vita umana in mare, dei beni comuni e degli interessi generali dello Stato e della Comunità internazionale.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Dal 27 al 31 luglio al via Effetto Fortezza. Tante le iniziative in occasione della festa clou dell'estate livornese

Livorno, 21 luglio 2016 - Tante iniziative e l'occasione unica di visitare, in via straordinaria anche di sera, il Port Center di Livorno, il centro didattico espositivo inaugurato l'anno scorso e aperto nel cuore del Complesso Mediceo.

Gli eventi in Fortezza

In occasione di Effetto Venezia, dal 27 al 31 luglio, la Fortezza Vecchia apre le porte a cittadini e turisti, ospitando al suo interno una serie di eventi legati a doppio filo all'evento clou dell'estate labronica. Per cinque giorni, la fortificazione cinquecentesca, affidata in gestione all'Autorità Portuale sino al 29 febbraio del 2020, sarà la cornice ideale di spettacoli teatrali, concerti e mostre fotografiche.

Il palco centrale e la Quadratura dei pisani

Si comincia il 27 luglio, alle 21.30, con il Summer talent Show, una sorta di Italian's got talent in salsa labronica dove artisti più o meno talentuosi verranno giudicati da una giuria mista tra attori, modelli, politici, giornalisti, musicisti, sportivi, agenti di spettacolo. Quasi in contemporanea, alle 21, nella Quadratura dei pisani, ci sarà un concerto jazz, mentre alle 22.30 entrerà in scena la famosa rock band de "i furminanti".

Il giorno dopo, a partire dalle 21.30, sarà il Joyful Gospel Ensemble ad esibirsi sul palco centrale con i suoi 50 coristi e cantanti solisti e con brani che spaziano dallo spiritual più tradizionale al "Contemporary Gospel". Alla stessa ora, nella quadratura dei pisani, andrà in scena il "Boiler Room", un dj set di musica elettronica.

Venerdì 29 luglio, sempre sul palco centrale, il giovane cantautore Paolo Simoni presenterà il suo quinto album, "Noi siamo la scelta", pubblicato il 20 maggio scorso e incentrato sul tema dei trentenni di oggi che vivono in Italia o che sono emigrati all'estero, in cerca di qualcosa che questo Paese non è in grado di offrire. Alla quadratura dei pisani ci sarà invece spazio per musica dal vivo, a seguire un altro dj set.

E sabato 30 luglio, alle 21.30, sul palco centrale, ci sarà un altro concerto: Stefano Saletti e la sua band Ikona, faranno riflettere il pubblico con un mirabile affresco sonoro che racconta il difficile dialogo tra la sponda nord e sud del Mediterraneo, i drammi dei migranti, la ricchezza, le speranze, il dolore che attraversano le strade del Mare Nostrum. Alla stessa ora la quadratura dei Pisani ospiterà fino a tarda notte una serata in discoteca con il "Cube Saturday Night".

E arriviamo così all'ultimo giorno di Effetto Venezia. Il 31 luglio, ci sarà di che divertirsi: la Fortezza Vecchia fa un tuffo nel passato rinverdendo, sul Palco Centrale, i cantanti che hanno reso immortali gli anni '70, mentre chi avesse nostalgia degli anni '60 non dovrà fare altro che recarsi alla vicina quadratura dei pisani per godersi un bel concerto che passerà in rassegna le canzoni di quell'epoca.

La Sala Canaviglia

È una delle sale più suggestive del Complesso Mediceo: la Sala Canaviglia ospiterà

per tutta la durata di Effetto Venezia una mostra di quadri del pittore Bruno Florio, un artista *sui generis*, che usa principalmente la stoffa per dipingere vari soggetti, dal ritratto di Beethoven alla raffigurazione di uno dei Quattro Mori.

Inoltre, sabato e domenica sera, a partire dalle 22, la sala Canaviglia farà da cornice rispettivamente ad una live performance di solo contrabbasso del musicista Emiliano Degl'Innocenti e ad un concerto dedicato alla "Venezia barocca e alla Parigi Romantica".

La Galleria Cannoniera

Lungo la galleria cannoniera l'attore Emanuele Barresi si esibirà nell'unica performance a pagamento organizzata in Fortezza Vecchia per Effetto Venezia: si chiama "Le Stanze" ed è uno spettacolo teatrale dedicato alla storia di illustri personaggi livornesi. La pièce teatrale andrà in scena tutti i giorni, alle 20.30, 21.30 e 22.30. L'ingresso costa otto euro.

La Sala del Piaggione dei Grani

Presso la Sala del Piaggione dei Grani potrà infine essere visitata, per tutta la durata di Effetto Venezia, la mostra fotografica dal titolo "Cuban Visions", realizzata da Biancamaria Monticelli. La mostra è un viaggio visionario in una Cuba reale e cruda, lontana dal fascino dell'immagine retrò e delle grandi spiagge bianche.

L'area esterna della Fortezza Vecchia

Sono previste iniziative anche a ridosso delle mura del complesso mediceo, dove interverranno esperienze diverse: da artisti di strada ad esibizioni della banda cittadina. Particolarmente interessante è l'iniziativa "Effetto Urbano", della Cooperativa sociale "Itinere", che assieme ad un gruppo di richiedenti asilo politico, realizzerà alcuni alberi usando diversi materiali di riciclo. Saranno presenti inoltre Buzz Kill con il progetto "Graffiti come arredo urbano", il Collettivo Miranda con un'esposizione di poster di grande formato e saranno nuovamente esposte le installazioni di Fabio Leonardi: il Cavallo di Troia e la TV.

Il Port Center: aperture straordinarie

Per l'occasione, inoltre, il Port Center rimarrà aperto per tutta la durata di Effetto Venezia, a partire da mercoledì prossimo e sino a domenica 31 luglio, dalle ore 16.00 alle 19.00 e dalle ore 21.30 alle ore 24.00. Il Port Center può inoltre essere visitato virtualmente a qualsiasi ora sul sito: <http://www.livornoportcenter.it/>. Per visite in altre date oltre Effetto Venezia, consultare il sito stesso oppure chiamare lo 0586 249598.

Palazzo Rosciano: Porte Aperte

Durante Effetto Venezia, Palazzo Rosciano, lo storico quartier generale dell'Autorità Portuale di Livorno, manterrà le porte aperte per tutta la durata della festa. Al suo interno sarà possibile visitare le belle foto di una mostra già ospitata in Fortezza e dedicata ai Silos Granari e ai progetti studiati dal gruppo "Re-Fact" per recuperarlo.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

"Benita" la nave finita sugli scogli il 17 giugno scorso al largo delle Mauritius, forse sarà recuperata nei prossimi giorni

Five Oceans Salvage ci ha inviato un aggiornamento della situazione "Benita" finita sugli scogli al largo delle Mauritius e del suo recupero.

Mahebourg, 21 luglio 2016 - I soccorritori internazionali "Five Oceans Salvage" continuano l'operazione di recupero e della protezione ambientale a seguito dell'incaglio della MV "Benita" il 17 giugno scorso su una barriera di rocce al largo dell'isola di Mahebourg, Mauritius.

La nave resta incagliata e in una condizione stabile senza cambiamenti significativi. Condizioni meteorologiche avverse hanno ostacolato l'operazione di salvataggio nel corso degli ultimi giorni, ma il lavoro preparatorio per un tentativo di allontanare dalle rocce e riportare a galla la nave continuano e dovrebbero essere completato a breve. Oltre 200 metri cubi di olio di olio combustibile e di lubrificazione contaminata sono stati rimossi in modo sicuro e trasferiti a terra. Skimming per recupero di eventuali residui di acqua oleosa continua per precauzione. Si lavora per disinfettare e sigillare la nave che è quasi completa, sono state effettuate oltre 5 km di saldatura, per la tenuta e pressurizzazione delle cisterne di carico e spazi vuoti.

I rimorchiatori rimangono sul posto e sono collegati alla MV "Benita" al fine di evitare che la nave possa andare ulteriormente in secca in caso di maltempo e per aiutare con l'operazione di ri-floating.

Se le condizioni atmosferiche lo consentiranno e l'operazione continua come previsto, un tentativo di spostare la nave dalle rocce ed eventualmente un ri-galleggiamento può essere effettuato nei prossimi giorni.

La tutela dell'ambiente rimane motivo di seria preoccupazione per i soccorritori che continuano a lavorare in stretta collaborazione con le autorità locali.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

ABB Italia annuncia i risultati del primo semestre 2016

Continua la positiva presenza sui mercati internazionali e l'impegno sulla digitalizzazione nell'industria, nelle utility e nelle infrastrutture

Sesto San Giovanni (Milano), 21 luglio 2016 - Sono stati annunciati oggi i risultati del primo semestre 2016 di ABB a livello mondiale. Il comunicato stampa è disponibile sul sito www.abb.it. ABB in Italia chiude il primo semestre con ordini che si attestano a 1.116 milioni di euro e un fatturato di 1.131 milioni di euro. Positiva la percentuale di export sui ricavi che si stabilizza al 66%.

Nel commentare i risultati del semestre, Mario Corsi, Amministratore Delegato di ABB Italia, ha dichiarato:

"In questo momento di difficoltà del comparto petrolifero ci siamo aggiudicati un'importante commessa nel settore Oil&Gas da parte di Sonatrach per l'aggiornamento del sistema di controllo e sicurezza dell'impianto di trattamento gas naturale di Hamra in Algeria che garantirà l'ottimizzazione del processo in accordo ai più recenti standard di sicurezza. Questo ordine conferma la nostra attenzione al tema dell'automazione che, insieme al comparto energetico, rappresentano i nostri mercati chiave sia in Italia che all'estero.

Per quanto riguarda l'innovazione e la digitalizzazione, seguiamo nella nostra focalizzazione strategica sull'Internet of Things, che stiamo applicando sia nelle nostre fabbriche che in supporto ai nostri Clienti delle utility, dell'industria e delle infrastrutture, puntando all'implementazione di nuovi prodotti e servizi avanzati che favoriscano l'incremento della produttività".

ABB (www.abb.it) è leader globale nelle tecnologie per l'energia e l'automazione che consentono alle utility, alle industrie e ai clienti dei settori dei trasporti e delle infrastrutture di migliorare le loro performance riducendo al contempo l'impatto ambientale. Le società del Gruppo ABB operano in circa 100 Paesi e impiegano circa 135.000 dipendenti

Posted in News | [No Comments](#) »

"COSTA CROCIERE FOUNDATION" SOSTIENE 6 NUOVI PROGETTI IN AMBITO SOCIALE E DI TUTELA DELL'AMBIENTE MARINO

Al via cinque nuove iniziative che offrono assistenza e opportunità formative e occupazionali a giovani in difficoltà in tutta Italia. In ambito ambientale, partirà un nuovo progetto per il recupero ed il riutilizzo dei rifiuti marini

Genova, 21 luglio 2016 - Costa Crociere Foundation (www.costa-crociere-foundation.com) ha chiuso il processo di selezione annuale rivolto ad organizzazioni non profit del territorio nazionale e ha selezionato **sei nuovi progetti da sostenere**, rivolti ad iniziative di carattere sociale e di tutela dell'ambiente marino.

Nel periodo di apertura del bando, compreso tra il 18 gennaio e il 14 febbraio, circa 240 proposte sono pervenute da parte di organizzazioni non profit ed associazioni impegnate nelle due aree di interesse della Fondazione. La selezione da parte dei Comitati Consultivi e del Consiglio di Amministrazione della Fondazione ha privilegiato le iniziative in grado di provvedere ai bisogni di base dell'individuo, interessare donne e giovani NEET (ragazzi al di fuori di qualsiasi tessuto sociale che non studiano, né lavorano e non svolgono alcuna formazione) e capaci di introdurre processi virtuosi di "economia circolare" del mare.

I progetti coinvolgono associazioni ed organizzazioni attive in tutta la penisola. Grazie alle risorse provenienti da Costa Crociere, dai suoi partner e anche alla sinergia con i progetti già in corso, hanno l'obiettivo di offrire assistenza, formare giovani in difficoltà e di realizzare attività di sensibilizzazione sul tema dei rifiuti marini. In particolare:

- **“Un dentista per amico”**: il progetto, proposto dall'*Associazione ARKÈ Onlus* della Provincia di Genova, intende offrire cure odontoiatriche gratuite a minori in stato di disagio socioeconomico che si trovano in strutture protette e in famiglie con difficoltà.
- **“Le vie del Mare”**: il progetto, presentato dall'*Associazione Non solo vela Onlus*, ha la finalità di offrire alla popolazione giovanile ad alto rischio di esclusione sociale dell'area metropolitana di Genova, percorsi formativi rivolti ai mestieri legati al mare, tenuti da diverse figure professionali, nonché dallo stesso staff di Costa Campus. Alla fine del periodo di formazione ne usciranno giovani cuochi di bordo, skipper, assistenti ai bagnanti e tante altre figure che effettueranno tre mesi di tirocinio presso realtà produttive scelte in base ai desideri dei giovani tirocinanti ed alle opportunità attivate sul territorio. Durante tale fase, i giovani metteranno in pratica quanto appreso nel periodo di formazione e le aziende ospitanti avranno modo di valutare eventuali idoneità ad assunzioni.
- **“La Bottega dei miracoli”**: il progetto, proposto dalla *Cooperativa Sociale Alzaia*, mira a favorire l'autonomia sociale e lavorativa di persone con Sindrome di Down e il reinserimento occupazionale di giovani appartenenti alla categoria dei NEET, mediante l'avviamento e la gestione di un negozio di vendita al dettaglio di prodotti tipici regionali situato nella storica Piazza dei Miracoli di Pisa. Il progetto prevede, oltre alla creazione della nuova attività commerciale, la realizzazione di un laboratorio formativo permanente, dove ogni anno verranno inseriti almeno 4 giovani NEET e 5 giovani con sindrome di down che, a seguito di un percorso formativo, potranno svolgere uno stage lavorativo con ruoli definiti a seconda dei talenti e delle attitudini evidenziati.
- **“Women In Technology”**: il progetto, nato da un'idea di *Fondazione Mondo Digitale* con sede a Roma, si pone l'obiettivo di favorire l'ingresso nel mondo del lavoro di giovani donne NEET, attraverso la realizzazione dei loro progetti imprenditoriali nel campo dell'ICT. Il progetto mira ad avviare una prima fase di sperimentazione pilota all'interno di tre istituti di istruzione secondaria, presenti rispettivamente in Campania, Calabria e Sicilia, e a fornire un servizio di accoglienza e supporto in tutte le fasi di sviluppo del

progetto ad un totale di 150 giovani donne.

- **“La casa senza violenza”**: il progetto, presentato dall'*Cerchio delle relazioni - Cooperativa sociale onlus* di Genova, affronta la situazione emergenziale delle donne vittime di violenza domestica nel momento cruciale in cui devono allontanarsi dalle loro case. L'iniziativa intende favorire l'ampliamento dei servizi essenziali in queste situazioni, come gli alloggi per l'emergenza e quelli per l'ospitalità di medio e lungo termine per offrire alle donne e ai loro bambini un posto sicuro dove rifugiarsi.

In ambito ambientale, Costa Crociere Foundation sostiene l'iniziativa proposta dalla *Scuola di Robotica* di Genova, finalizzata al riciclo della plastica per produrre manufatti attraverso un processo di stampa 3D. In particolare, i rifiuti di plastica recuperati da pescatori liguri individuati attraverso le associazioni di settore, dalle Aree Marine Protette della Liguria, dall'Osservatorio Ligure Pesca e Ambiente (OLPA) e dalla stessa Costa Crociere Foundation - tramite ad esempio il progetto *Collavoriamo* della Cooperativa “Il Laboratorio” di Genova - saranno riciclati per creare kit didattici destinati all'educazione ambientale marina di bambini non vedenti.

Costa Crociere Foundation è un'organizzazione indipendente, istituita nell'ottobre 2014, il cui obiettivo è quello di migliorare le condizioni sociali e ambientali delle comunità in Italia, paese in cui Costa Crociere è nata e dove si trova la sua sede principale. Dalla sua nascita, la Fondazione ha selezionato e sostenuto ben 15 progetti tra sociali ed ambientali (incluse le iniziative selezionate per il 2016).

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

RINA conclude l'acquisizione del 100% del Gruppo Edif

RINA SpA, la società che opera nel campo dell'ispezioni, certificazioni e ingegneria di consulenza multinazionale con sede a Genova, annuncia che ha chiuso l'acquisizione dell'intero capitale sociale di Edif Group Limited per 118,5 milioni di sterline (circa € 151 milioni).

Genova, 21 luglio 2016 - La sinergia può essere visto tra Edif ed i servizi di RINA, integrazione e amplificazione dei servizi di settore esistenti del RINA e la sua vasta rete di diffusione nel mondo. Questa acquisizione strategica consente al RINA di coprire in nuove aree all'interno dei suoi settori e aree geografiche, fornendo un servizio che offre una migliore assistenza ai clienti nuovi ed esistenti. Questa crescita fornirà un'ampia copertura globale e rafforzare la presenza del RINA in settori chiave, tra cui difesa, energia, trasporti, ambiente e delle infrastrutture.

RINA è una società antichissima società di classificazione a Genova, Italia, fondata nel 1861 per rispondere alle esigenze del mondo marittimo. L'azienda ha diversificata e oggi è un fornitore multinazionale di servizi di test, controllo, certificazione e consulenza tecnica alle organizzazioni nei settori dell'energia, marina, le imprese di

assicurazione e mercati dei trasporti e delle infrastrutture.

Edif Group è leader mondiale nella fornitura di una vasta gamma di servizi di ispezione e di consulenza in ingegneria tecniche volte a ridurre i rischi, ottimizzare le prestazioni e migliorare la capacità all'interno di diversi settori. Edif ha sede a Londra, Regno Unito, e impiega circa 650 dipendenti e 2.500 collaboratori in oltre 20 uffici a livello internazionale, tra cui il Regno Unito, Stati Uniti, Germania, Italia, Canada, Arabia Saudita, Cina, Singapore, Australia e Sud Africa.

Per EDIF, adesso parte del Gruppo RINA, rafforzerà l'accesso della società a nuovi mercati di cooperazione approfondita con gli uffici del RINA in tutto il mondo. Lavorando insieme la società, come un'entità più grande, sarà in grado di competere in modo più efficace per i contratti più grandi con le major di energia e di espandere la propria presenza negli Stati Uniti, un mercato geografico che il Gruppo RINA vede come una piattaforma in crescita continua.

Ugo Salerno, Presidente e CEO di RINA, ha dichiarato: "Le nostre acquisizioni strategiche, continui investimenti in ricerca e sviluppo e la formazione hanno portato ad una serie di abilità uniche che copre la certificazione dei sistemi di gestione, prodotti, impianti e del personale per le aziende che operano in tutto il mondo e di tutte le dimensioni. A causa della natura complementare del business, l'integrazione sarà semplice, e si svolgono nel corso dei prossimi 18 mesi. Dato che le persone sono la risorsa più importante di una società di servizi, noi combiniamo risorse da entrambe le organizzazioni e ottimizzare l'integrazione e il potenziale di entrambe le organizzazioni. "

Con questo accordo il fatturato di RINA raggiunge circa € 500 milioni con un EBITDA vicino ai € 65 milioni. Ciò consentirà alla società di andare in borsa nel medio termine. Gli azionisti di RINA e partner finanziari, garantiranno ulteriori fondi per il perseguimento di un percorso di crescita acquisitiva.

- RINA ha un fatturato stimato di oltre 375 milioni di € nel 2015, oltre 3.000 dipendenti e 1.500 collaboratori ed è presente in 163 uffici in 60 paesi in tutto il mondo.

- Edif Group fornisce ispezione tecnica e servizi di consulenza tecnica per ridurre i rischi, ottimizzare le prestazioni e migliorare la capacità. Il Gruppo Edif ha realizzato un fatturato di oltre 77.800.000 di sterline su base pro-forma nel 2015 ed è presente in 20 uffici a livello internazionale. L'azienda ha circa 650 dipendenti e oltre 2.500 collaboratori. La società è stata recentemente riconosciuta nelle 1000 Società del London Stock Exchange per Inspire rapporto Bretagna 2016, per il secondo anno consecutivo.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

VIESTE: IL FUOCO (DOLOSO) DISTRUGGE IL SORRENTO JET DELLA NAVIGAZIONE LIBERA DEL GOLFO

Vieste, 20 luglio 2016 - Il 20 luglio 2016, intorno 04:00 la "Sorrento Jet" della Navigazione Libera del Golfo è stata distrutta da un incendio al molo di San Lorenzo a Vieste, dove era ormeggiata il monocreano veloce. Secondo le prime indiscrezioni, persone non identificate avevano liquido infiammabile e un innesco raudo causando l'incendio: il forte vento ha accelerato il tutto, distruggendo il mezzo veloce che trasportava turisti da Vieste a Isole Tremiti. L'incendio si è sviluppato nella timoneria della barca e poi diffusosi su tutta la nave veloce per trasporto passeggeri. Una squadra dei Vigili del Fuoco di Vico del Gargano supportato dalla motovedetta della Guardia Costiera "CP 880" ha cercato inutilmente di spegnere le fiamme per minimizzare i danni allo scafo. Sul posto sono arrivati anche i volontari della protezione civile di Vieste. Già lo scorso anno, ignoti aveva cercato di incendiare la nave, ma senza successo. Solo pochi giorni fa, tuttavia, tre gommoni usati dai tour operator del Gargano per visitare nelle baie e calette di Diomede dell' arcipelago sono state danneggiate e resi inutilizzabili. La "Sorrento Jet" della storica Navigazione Libera del Golfo fu una delle prime monocreane veloci che collegavano Napoli con Sorrento e Capri. A quell'epoca imperavano nel golfo di Napoli, il catamarano e gli aliscafi, una tipologia di mezzi mai acquistati dalla NLG. Il "Sorrento Jet" ha una lunghezza di 41 metri ed una larghezza di 8 metri, capacità passeggeri 393 ed una velocità di 28 nodi.

Lunghezza 41 mt Larghezza 8 mt Capacità passeggeri 393 Velocità 28 nodi

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Il presidente francese conferma uccisione di 4 soldati francesi in Libia

Tripoli, 20 luglio 2016 - (Lana) - Il presidente francese Francois Hollande ha confermato che quattro soldati francesi sono morti in un incidente di elicottero in Libia orientale. Forze francesi stanno conducendo operazioni chiave contro gli estremisti in Libia. In precedenza, il ministero della Difesa francese aveva annunciato che erano tre i francesi uccisi, nel primo riconoscimento ufficiale alla presenza di soldati francesi in Libia. Consultazioni tra Usa e Francia per un'azione di rappresaglia contro gli estremisti in Libia.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

Eni: comunicazione sugli esiti dell'arbitrato con GasTerra e azioni conseguenti intraprese dalla società'

Eni ritiene la richiesta di GasTerra non fondata e promuoverà tutte le azioni a tutela della società.

San Donato Milanese (MI) - Milano, 20 luglio 2016 - L'arbitrato avviato da Eni nei confronti di GasTerra per una revisione del prezzo contrattuale di fornitura del gas nel periodo 2012-15 si è concluso con un Lodo del collegio arbitrale che non accoglie la domanda di Eni di revisione del prezzo, senza tuttavia determinare il nuovo prezzo applicabile al contratto nel periodo di riferimento.

GasTerra ritiene che il Lodo arbitrale, non accogliendo la domanda di Eni, ripristini l'originario prezzo contrattuale, e sulla base di questo ora richiede ad Eni il pagamento di una somma ulteriore.

Eni anche sulla base dei pareri dei suoi consulenti esterni non ritiene corretta tale interpretazione, che pertanto non avrà effetti sui conti semestrali, ed ha respinto la richiesta di pagamento di tale conguaglio, richiedendo di intraprendere delle negoziazioni in buona fede per concordare la portata della revisione prezzo 2012.

GasTerra, tuttavia, sulla base della propria interpretazione del lodo, ha avviato una procedura arbitrale ed ha richiesto ed ottenuto dal giudice olandese un provvedimento cautelare provvisorio di sequestro, in particolare, della partecipazione in Eni International BV detenuta da Eni spa fino a concorrenza dell'importo di conguaglio richiesto (pari a 1,01 miliardi di euro). Questo provvedimento, concesso dopo un'analisi sommaria, senza contraddittorio con Eni e notificato oggi a Eni International BV, non pregiudica la decisione sul merito della controversia.

Eni ritiene la richiesta di GasTerra non fondata e promuoverà tutte le azioni a tutela della società. Riguardo alla misura cautelare ottenuta da GasTerra, Eni sta considerando la sua posizione circa il provvedimento nelle more della procedura arbitrale. Eni richiederà inoltre di essere risarcita da ogni danno determinato dalle azioni legali di GasTerra.

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »

IL CDA DI FINCANTIERI APPROVA I RISULTATI AL 30 GIUGNO 2016

RISULTATO NETTO POSITIVO PARI A EURO 5 MILIONI, CONSUNTIVI IN LINEA CON GLI OBIETTIVI DEL PIANO INDUSTRIALE, CARICO DI LAVORO COMPLESSIVO PARI A EURO 21,8 MILIARDI

Risultati del primo semestre 2016¹

- **Guidance 2016 e a medio termine confermate:** i risultati positivi del primo semestre 2016 segnano una **svolta rispetto al secondo semestre del 2015 (EBITDA margin pari al 5,0% rispetto al -7,8% del secondo semestre 2015)** e sono **in linea con gli obiettivi del Piano Industriale 2016-2020**
- **Record carico di lavoro complessivo² pari a euro 21,8 miliardi e pari a circa 5,2 anni di lavoro se rapportato ai ricavi del 2015.** Il Gruppo conferma la propria **capacità di convertire costantemente importanti trattative commerciali in contratti: il backlog al 30 giugno 2016 è pari a euro 19.290 milioni** (euro 12.044 milioni al 30 giugno 2015) **con 103 navi in portafoglio e il soft backlog è pari a circa euro 2,5 miliardi** (circa euro 7,2 miliardi al 30 giugno 2015)
- **Confermata la capacità del Gruppo di completare progetti ad alta complessità nei tempi previsti:** consegnate quattro navi da crociera per quattro clienti diversi e in quattro cantieri diversi, tra cui tre prototipi “Koningsdam”, “Carnival Vista” e “Seven Seas Explorer”
- **Implementazione accelerata del Piano Industriale di VARD:** completata la chiusura del cantiere di Vard Niterói in Brasile, sviluppate significative sinergie con *business Cruise* e raggiunto **rilevanti successi commerciali** nell’ambito della strategia di diversificazione
- **Firmato importante contratto con il Ministero della Difesa del Qatar che rappresenta il più rilevante traguardo commerciale degli ultimi 30 anni nel settore navale militare.** Il Ministero della Difesa del Qatar ha scelto Fincantieri per il suo programma di acquisizione navale nazionale. L’accordo, che vale quasi 4 miliardi di euro, prevede la costruzione di 7 unità e la fornitura di servizi di supporto in Qatar per ulteriori 15 anni dopo la consegna
- **Successivamente alla chiusura del semestre, firmato accordo strategico di JV con China State Shipbuilding Corporation (CSSC).** L’accordo, che fa seguito alle intese di Novembre 2014 con CSSC e Carnival Corporation, consentirà a Fincantieri di presidiare la crescita dell’industria crocieristica cinese
- **Ordini acquisiti:** euro 5.851 milioni (euro 4.170 milioni al 30 giugno 2015)
- **Ricavi e proventi:** euro 2.266 milioni (euro 2.220 milioni al 30 giugno 2015)
- **Risultato del periodo ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti:** positivo per euro 19 milioni (negativo per euro 7 milioni al 30 giugno 2015). Il risultato di pertinenza del Gruppo è positivo per euro 19 milioni rispetto al risultato positivo per euro 23 milioni al 30 giugno 2015
- **Risultato del periodo:** positivo per euro 5 milioni (negativo per euro 19 milioni al 30 giugno 2015). Il Risultato di pertinenza del Gruppo è positivo per euro 7 milioni (positivo per euro 12 milioni al 30 giugno 2015)
- **EBITDA:** euro 113 milioni (euro 128 milioni al 30 giugno 2015) con un **EBITDA margin consolidato pari al 5,0%** (5,8% al 30 giugno 2015)
- **Posizione finanziaria netta³:** negativa per euro 408 milioni (negativa per euro 438 milioni al 31 dicembre 2015). Il miglioramento è principalmente riconducibile alla liquidità generata dalle consegne del semestre, il cui effetto è stato parzialmente compensato dall’assorbimento di cassa derivante dall’attività di investimento e dal rimborso di alcuni finanziamenti relativi alla gestione corrente
- **Flusso di cassa delle attività operative:** positivo per euro 131 milioni nel primo semestre 2016 (negativo per euro 177 milioni al 30 giugno 2015), grazie alle consegne effettuate nel semestre e nonostante significativi rimborsi di *construction loans* che hanno assorbito cassa per euro 227 milioni, a conferma della peculiarità del ciclo degli incassi del settore crociere che genera un effetto positivo rilevante sulla situazione finanziaria a breve al momento della consegna delle navi.

* * *

Roma, 20 luglio 2016 – Il Consiglio di Amministrazione di **FINCANTIERI S.p.A.** (“Fincantieri” o la Società”), riunitosi sotto la presidenza di Giampiero Massolo, ha esaminato e approvato la **Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2016⁴**, predisposta in conformità ai principi contabili internazionali (IAS/IFRS).

A margine della riunione del Consiglio **Giuseppe Bono, Amministratore Delegato di Fincantieri**, ha commentato: *“Come sottolineato in occasione della presentazione del Piano Industriale e largamente anticipato durante l’IPO, Fincantieri ha gestito negli ultimi anni la più lunga crisi della cantieristica per navi da crociera, attraverso una attenta*

ristrutturazione che, pur avendo inciso sul personale, ha tuttavia conservato il know-how ingegneristico e produttivo del Gruppo. Tale strategia si è rivelata vincente e ha permesso a Fincantieri di cogliere le enormi opportunità del settore crociere, la cui domanda è ripartita, tumultuosa, nel corso del 2015, nonché di raggiungere accordi fondamentali come quello recentemente annunciato con il ministero della Difesa del Qatar, che ha consentito a Fincantieri di raggiungere la leadership mondiale anche nel settore della cantieristica militare, oltre a quelli delle crociere e offshore.

Nel primo semestre del 2016 il Gruppo ha inoltre confermato la propria capacità di consegnare progetti ad alta complessità nei tempi contrattuali, lasciandosi alle spalle le difficoltà operative del 2015 nonostante l'azienda si trovi attualmente a gestire il sostanziale raddoppio dei volumi produttivi, e consegnando quattro navi da crociera, tra cui ben tre prototipi, in quattro cantieri diversi e per quattro clienti diversi.

Infine, pochi giorni fa abbiamo concluso uno storico accordo di joint venture con China State Shipbuilding Corporation, che ci consentirà di presidiare lo sviluppo della nascente ed estremamente promettente industria crocieristica cinese e asiatica.”

Bono ha poi concluso: “Gli importanti successi commerciali conseguiti nel primo semestre del 2016 ci portano a un livello di carico di lavoro senza precedenti e insieme agli ottimi risultati gestionali ed economici ci consentono di confermare gli obiettivi del Piano Industriale, in termini di sviluppo dei ricavi, aumento della redditività, generazione di cassa e remunerazione degli azionisti.

Principali dati della gestione

31.12.2015	Dati economici		30.06.2016	30.06.2015
4.183	Ricavi e proventi	euro/milioni	2.266	2.220
(26)	EBITDA	euro/milioni	113	128
(0,6)%	EBITDA margin (*)	percentuale	5,0%	5,8%
(137)	EBIT	euro/milioni	61	74
(3,3)%	EBIT margin (**)	percentuale	2,7%	3,3%
(252)	Risultato del periodo ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	euro/milioni	19	(7)
(50)	Proventi ed (oneri) estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti	euro/milioni	(18)	(16)
(289)	Risultato del periodo	euro/milioni	5	(19)
(175)	Risultato del periodo di pertinenza del Gruppo	euro/milioni	7	12

31.12.2015	Dati patrimoniali-finanziari		30.06.2016	30.06.2015
1.704	Capitale investito netto	euro/milioni	1.663	1.784
1.266	Patrimonio netto	euro/milioni	1.255	1.564
(438)	Posizione finanziaria netta	euro/milioni	(408)	(220)

31.12.2015	Altri indicatori		30.06.2016	30.06.2015
10.087	Ordini (***)	euro/milioni	5.851	4.170

22.061	Portafoglio ordini (***)	euro/milioni	25.038	15.968
15.721	Carico di lavoro (<i>backlog</i>) (***)	euro/milioni	19.290	12.044
3,0	<i>Soft backlog</i>	euro/miliardi	2,5	7,2
161	Investimenti	euro/milioni	94	68
(459)	Free cash flow	euro/milioni	37	(256)
90	Costi di Ricerca e Sviluppo	euro/milioni	49	48
20.019	Organico a fine periodo	numero	18.825	21.553
21	Navi consegnate (****)	numero	15	15

(*) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi

(**) Rapporto tra EBIT e Ricavi e proventi

(***) Al netto di elisioni e consolidamenti

(****) Numero navi di lunghezza superiore a 40 metri

I dati percentuali contenuti sono calcolati prendendo a riferimento importi espressi in euro migliaia

Risultati economico-finanziari nel primo semestre del 2016

I **positivi risultati del primo semestre 2016** evidenziano una **decisa ripresa della performance operativa ed economica dell'azienda**, segnando quindi **una svolta rispetto al secondo semestre del 2015 e sono in linea con gli obiettivi definiti dal Piano Industriale 2016-2020**, che prevede per il 2016 ricavi in crescita del 4-6%, *EBITDA margin* pari a circa il 5% e risultato netto positivo.

I **Ricavi e proventi** nel corso nel primo semestre 2016 ammontano a euro 2.266 milioni, con variazioni rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente riportate nella tabella che segue.

Dettaglio Ricavi e proventi (euro/milioni)	30.06.2016	30.06.2015	Delta	Delta %
Shipbuilding	1.659	1.555	104	6,7%
Offshore	536	626	(90)	(14,4%)
Sistemi, Componenti e Servizi	131	95	36	37,9%
Consolidamenti	(60)	(56)	(4)	n.a.
Totale	2.266	2.220	46	2,1%
n.a. = non applicabile				

Il periodo chiuso al 30 giugno 2016 registra un'incidenza dei ricavi generati dal Gruppo con clienti esteri pari all'85%, in aumento rispetto all'84% del corrispondente periodo del 2015.

L'**EBITDA** al 30 giugno 2016 è pari a euro 113 milioni (euro 128 milioni nel primo semestre 2015) con un'incidenza sui Ricavi e proventi (*EBITDA margin*) pari al 5,0% rispetto al 5,8% nel primo semestre 2015.

L'**EBIT** conseguito nel primo semestre del 2016 è pari a euro 61 milioni (euro 74 milioni nel primo semestre del 2015).

Il **Risultato del periodo ante proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** è positivo per euro 19 milioni al 30 giugno 2016 in miglioramento rispetto alla perdita di euro 7 milioni nel primo semestre 2015. Gli oneri finanziari netti nel periodo sono stati pari a euro 32 milioni (euro 62 milioni al 30 giugno 2015): il miglioramento è principalmente attribuibile all'iscrizione di utili su cambi non realizzati per euro 19 milioni per la conversione dal Dollaro Americano al Real Brasiliano di un finanziamento in capo a Vard Promar (al 30 giugno 2015 il medesimo finanziamento aveva generato perdite su cambi non realizzate per euro 16 milioni). Gli oneri finanziari sui *construction loans* nel primo semestre ammontano a euro 20 milioni (euro 18 milioni nel primo semestre 2015). Il risultato di pertinenza del Gruppo ante gestione straordinaria è positivo per euro 19 milioni rispetto al risultato positivo per euro 23 milioni al 30 giugno 2015.

I **Proventi ed oneri estranei alla gestione ordinaria e non ricorrenti** sono negativi per euro 18 milioni (negativi per euro 16 milioni al 30 giugno 2015) ed includono principalmente i costi relativi a contenziosi per danni da amianto (euro 12 milioni) e gli oneri connessi a piani di riorganizzazione principalmente riferibili a VARD (euro 5 milioni).

Il **Risultato del periodo**, per effetto di quanto sopra riportato, si attesta su un valore positivo pari a euro 5 milioni (negativo per euro 19 milioni al 30 giugno 2015). Il risultato di pertinenza del Gruppo è in utile per euro 7 milioni, rispetto ad un utile di euro 12 milioni dello stesso periodo del precedente esercizio.

Il **Capitale investito netto** al 30 giugno 2016 è pari a euro 1.663 milioni in diminuzione rispetto a euro 1.704 milioni al 31 dicembre 2015. Nello specifico il **Capitale immobilizzato netto**, pari a euro 1.528 milioni (euro 1.453 milioni al 31 dicembre 2015) è aumentato di euro 75 milioni, principalmente per l'incremento del valore delle Attività immateriali e degli Immobili, impianti e macchinari per euro 68 milioni (dovuto agli investimenti del periodo al netto degli ammortamenti e agli effetti della conversione delle poste in valuta delle controllate estere per euro 27 milioni) e per la variazione positiva delle Altre attività e passività non correnti per euro 16 milioni dovuta all'effetto positivo della valutazione del *fair value* dei derivati su cambi; il **Capitale di esercizio netto** pari a euro 135 milioni (euro 251 milioni al 31 dicembre 2015) si è ridotto di euro 116 milioni. Le principali variazioni hanno riguardato: (i) l'incremento delle Rimanenze di magazzino e acconti (per euro 125 milioni) dovuto prevalentemente alla riclassifica dei Lavori in corso su ordinazione del valore della nave in corso di realizzazione per il cliente Harkand di VARD assoggettato a procedura concorsuale; (ii) la riduzione dei Lavori in corso su ordinazione e anticipi da clienti (per euro 434 milioni) per effetto delle consegne delle navi da crociera effettuate nel semestre e della riduzione delle attività produttive di VARD; (iii) la riduzione dei crediti commerciali per euro 141 milioni. Si segnala, infine, che le Altre attività e passività correnti al 30 giugno 2016 sono negative per euro 44 milioni (negative per euro 196 milioni al 31 dicembre 2015); la variazione è principalmente riconducibile alla riduzione del *fair value* negativo dei derivati su cambi anche a seguito della chiusura dei contratti legati alle consegne effettuate nel semestre.

La **Posizione finanziaria netta consolidata**, che non ricomprende i *construction loans*, presenta un saldo negativo (a debito) per euro 408 milioni (a debito per euro 438 milioni al 31 dicembre 2015). La variazione è principalmente riconducibile alla liquidità generata dalle consegne effettuate nel semestre il cui effetto è stato parzialmente compensato dall'assorbimento di cassa derivante dall'attività di investimento e dal rimborso di alcuni finanziamenti relativi alla gestione corrente.

I **Construction loans** sono pari a euro 937 milioni al 30 giugno 2016 (euro 1.103 milioni al 31 dicembre 2015) e sono relativi alla sola controllata VARD. Il *construction loan* della Capogruppo, iscritto al 31 dicembre 2015 per euro 120 milioni, è stato interamente rimborsato nel primo semestre 2016.

Risultati operativi e indicatori di performance del Gruppo nel primo semestre del 2016

Ordini e Carico di lavoro (*backlog*)

Nel primo semestre del 2016, il Gruppo ha registrato un livello di nuovi ordini pari a euro 5.851 milioni rispetto a euro 4.170 milioni del corrispondente periodo del 2015, con un *book to bill ratio* (nuovi ordini/ricavi) pari a 2,6 (1,9 al 30 giugno 2015).

Negli ordini complessivi, al lordo dei consolidamenti, il settore Shipbuilding pesa per l'87% (90% nel primo semestre 2015), il settore Offshore per il 12% (3% nel primo semestre 2015) e il settore Sistemi, Componenti e Servizi per il 5% (8% nel primo semestre 2015).

Per quanto riguarda il **settore Shipbuilding**, con riferimento all'area di *business* delle navi da crociera, nei primi mesi del 2016, Fincantieri ha acquisito da Carnival Corporation l'ordine per la realizzazione di un'ulteriore unità, in aggiunta alle quattro unità previste dal *memorandum of agreement* di dicembre, destinata al brand Princess Cruises, e ha finalizzato un accordo con il gruppo armatoriale Norwegian Cruise Line Holdings per la realizzazione della seconda nave da crociera ultra lusso destinata al brand Regent Seven Seas Cruises.

Nell'ambito del *business* delle navi militari Fincantieri ha firmato con il Ministero della Difesa del Qatar un contratto per la realizzazione di sette navi di superficie di nuova generazione, di cui quattro corvette della lunghezza di oltre 100 metri, una nave anfibia (LPD - Landing Platform Dock), due pattugliatori (OPV - Offshore Patrol Vessel) e per la fornitura di servizi di supporto in Qatar per ulteriori 15 anni dopo la consegna delle unità.

Sempre con riferimento all'area di *business* delle navi militari si segnala che la US Navy ha assegnato al Gruppo Fincantieri, tramite la controllata Marinette Marine Corporation, l'ordine per la realizzazione di un'ulteriore LCS della classe "Freedom" (LCS 25) interamente finanziata, la cui consegna è prevista per il 2020.

Inoltre, nel corso del semestre è stata acquisita un'unità ATB (Articulated Tug Barge) per il trasporto di beni del settore chimico/petrolifero che sarà realizzata presso lo stabilimento di Sturgeon Bay.

Nel **settore Offshore**, come conseguenza delle strategie di diversificazione delle fonti di ricavo in risposta alla crisi di mercato del settore dell'Oil&Gas, il Gruppo VARD ha siglato nel primo semestre un accordo con l'armatore PONANT per la realizzazione di 4 navi da crociera di piccole dimensioni e una lettera d'intenti con una compagnia armatrice internazionale, inclusa nel soft backlog, per la realizzazione di 2 navi da crociera di piccole dimensioni. Per entrambe le commesse sono previsti il supporto e la fornitura di componenti critici da parte di Fincantieri.

Nello stesso periodo VARD ha inoltre acquisito un importante ordine per la progettazione e realizzazione di 15 *module carrier vessels* per Topaz Energy and Marine che garantisce un rilevante carico di lavoro per i cantieri in Romania ed in Vietnam, e un ordine per la costruzione di un peschereccio per HAVFISK ASA.

Nel corso del primo semestre del 2016, il **settore Sistemi, Componenti e Servizi** ha visto la finalizzazione di ordini per euro 271 milioni (rispetto a euro 306 milioni del medesimo periodo dell'anno precedente).

Il carico di lavoro complessivo del Gruppo al 30 giugno 2016 è risultato pari a euro 21,8 miliardi, di cui euro 19,3 miliardi di *backlog* (euro 12,0 miliardi al 30 giugno 2015) ed euro 2,5 miliardi di *softbacklog* (euro 7,2 miliardi al 30 giugno 2015) con uno sviluppo delle commesse in portafoglio previsto fino al 2026. Il *backlog* ed il carico di lavoro complessivo garantiscono rispettivamente circa 4,6 e 5,2 anni di lavoro se rapportati ai ricavi sviluppati nell'esercizio 2015, con una prevalenza nel settore Shipbuilding.

Al lordo dei consolidamenti, il settore Shipbuilding vale il 91% del *backlog* (83% nel primo semestre 2015), il settore Offshore il 7% (13% nel primo semestre 2015) e il settore Sistemi, Componenti e Servizi il 5% (4% nel primo semestre 2015).

Investimenti

Gli **investimenti** effettuati nel corso dei primi sei mesi del 2016 ammontano a euro 94 milioni, di cui euro 31 milioni in attività immateriali (euro 22 milioni per progetti di sviluppo) ed euro 63 milioni in immobili, impianti e macchinari.

Gli investimenti in Immobili, impianti e macchinari effettuati nei primi sei mesi del 2016 si riferiscono prevalentemente alle iniziative finalizzate a supportare la crescita dei volumi di produzione anche attraverso l'utilizzo del cantiere di Vard Tulcea per la produzione di sezioni e blocchi di navi da crociera a supporto del settore produttivo italiano e a migliorare le condizioni di sicurezza e di rispetto delle normative ambientali all'interno dei siti produttivi. Più in dettaglio sono stati realizzati interventi relativi all'ampliamento della chiatta semisommersibile utilizzata per il varo di unità presso il cantiere di Vard Tulcea, all'ammodernamento tecnologico delle infrastrutture di costruzione dello scafo per l'incremento della qualità di saldatura, al riassetto delle aree operative dei siti produttivi e al rinnovo delle attrezzature di cantiere. Sono infine proseguiti gli investimenti per lo sviluppo di nuove tecnologie, in particolare per quanto riguarda il rilevante numero di navi da crociera in portafoglio.

Organici

Gli **organici di fine periodo** sono diminuiti da 20.019 unità al 31 dicembre 2015 (di cui 7.771 unità in Italia) a 18.825 unità al 30 giugno 2016 (di cui 7.838 unità in Italia). Tale effetto è principalmente riconducibile al decremento delle risorse impiegate nei cantieri brasiliani della controllata VARD, in particolare nel sito di Niterói.

Consegne⁵

Nella tabella che segue sono riportate le consegne previste per le unità in portafoglio per le principali aree di *business*, suddivise per anno. Con riferimento all'anno in corso sono state evidenziate sia le consegne effettuate al 30 giugno 2016, sia il totale delle consegne previste per l'intero esercizio 2016.

(numero)	Consegne						
	30.06.16 effettuate	2016	2017	2018	2019	2020	Oltre
Navi da crociera	4	5	5	5	4	4	2
Militare >40 mt.	3	10	8	5	5	2	16
Offshore	8	17	16	12	2		

Previsioni per l'esercizio 2016

Il Gruppo conferma per l'esercizio 2016 la *guidance* fornita in sede di presentazione del Piano Industriale 2016-2020, ovvero una crescita dei ricavi del 4-6%, un EBITDA *margin* pari a circa il 5% ed un risultato netto positivo.

Per quanto riguarda il settore Shipbuilding, la Società prevede nel secondo semestre, nell'ambito delle navi da crociera, la consegna di una ulteriore unità prototipo oltre alle quattro navi già consegnate nei primi sei mesi, e nell'ambito delle navi militari una progressiva ripresa dei volumi con la messa a regime delle attività di produzione della prima unità del programma di rinnovo della flotta della Marina Militare italiana e l'avvio delle attività di progettazione della commessa per il Ministero della Difesa del Qatar. Inoltre, al fine di fronteggiare il significativo incremento di volumi previsto in arco di Piano, in particolare nell'ambito delle navi da crociera, la Società risulta impegnata nello sviluppare le importanti sinergie produttive previste con VARD attraverso l'utilizzo del cantiere rumeno di Tulcea a supporto del network produttivo italiano. Peraltro il Gruppo potrà beneficiare nei prossimi semestri delle operazioni a carattere strategico in corso di finalizzazione che potranno portare ad un consolidamento della redditività attesa.

Per quanto riguarda il segmento Offshore il 2016 sarà caratterizzato da un contesto globale di mercato ancora molto difficile, con limitate nuove opportunità per ulteriori ordinativi nel breve termine. Tale situazione di mercato verrà affrontata dalla controllata VARD attraverso il proseguimento delle azioni di diversificazione e riorganizzazione già avviate con successo, oltre che con la concentrazione delle attività in Brasile presso il cantiere di Vard Promar.

Nel settore Sistemi, Componenti e Servizi si prevede nel secondo semestre 2016 la conferma dei positivi risultati raggiunti nei primi sei mesi, con un consolidamento del *trend* di crescita dei volumi e della marginalità.

Andamento dei settori

SHIPBUILDING

31.12.2015	(euro/milioni)	30.06.2016	30.06.2015
2.847	Ricavi e proventi (*)	1.659	1.555
(23)	EBITDA (*)	81	103
(0,8)%	EBITDA margin (*) (**)	4,9%	6,6%
9.262	Ordini (*)	5.112	3.752
18.540	Portafoglio ordini (*)	21.804	12.353
14.067	Carico di lavoro (*)	17.565	9.995
112	Investimenti	75	46
9	Navi consegnate (numero) (***)	7	6
	(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi (**) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore (***) Navi di lunghezza superiore a 40 metri		

Ricavi e proventi

I ricavi del settore Shipbuilding al 30 giugno 2016 ammontano a euro 1.659 milioni in incremento del 6,7% rispetto a euro 1.555 milioni del primo semestre 2015 e si riferiscono per euro 1.026 milioni all'area di *business* navi da crociera (euro 826 milioni al 30 giugno 2015) e per euro 554 milioni all'area di *business* delle navi militari (euro 554 milioni al 30 giugno 2015). Rispetto ai primi sei mesi del 2015 si segnala la continua crescita dei volumi di produzione delle navi da crociera, con 13 unità in costruzione nei cantieri italiani del Gruppo (di cui 4 unità consegnate nel periodo) rispetto alle 11 unità in costruzione al 30 giugno 2015. Le altre attività presentano ricavi pari a euro 79 milioni in diminuzione rispetto a euro 175 milioni del 30 giugno 2015, principalmente per il minor contributo delle attività di trasformazione navale che, nel corso del precedente esercizio, avevano beneficiato dello sviluppo del programma Rinascimento per il cliente MSC.

EBITDA

L'EBITDA del settore al 30 giugno 2016 è pari a euro 81 milioni (euro 103 milioni al 30 giugno 2015), con un EBITDA *margin* pari al 4,9% (pari al 6,6% al 30 giugno 2015), e vede un ritorno ad una marginalità positiva rispetto a quanto registrato nel secondo semestre 2015 (pari a -9,8%). La marginalità del primo semestre è ancora influenzata dai ridotti margini legati al significativo numero di navi prototipo da crociera ad alta complessità consegnate nel periodo. La marginalità del settore Shipbuilding, dopo aver archiviato con i risultati della seconda metà del 2015 la più lunga crisi del settore, registra un progressivo miglioramento derivante dalla consegna delle unità da crociera prototipo a bassa marginalità acquisite negli anni precedenti in un contesto di mercato depresso. Peraltro il Gruppo, che si sta organizzando per gestire la significativa crescita di attività prevista a Piano, potrà beneficiare nei prossimi semestri dall'atteso maggior contributo dei volumi di produzione dell'area di *business* delle navi militari e dalle operazioni a carattere strategico in corso di finalizzazione che potranno portare ad un consolidamento di tale recupero di redditività.

Consegne

Le navi consegnate nel periodo sono 7:

- “Viking Sea”, la seconda di una serie di sei navi da crociera per la società armatrice Viking Ocean Cruises, presso lo stabilimento di Ancona;
- “Koningsdam”, nave prototipo per Holland America Line, brand del gruppo Carnival, primo operatore al mondo del settore crocieristico, presso lo stabilimento di Marghera;
- “Carnival Vista”, nave prototipo nuova ammiraglia della flotta Carnival cruise Line, brand del gruppo Carnival, presso lo stabilimento di Monfalcone;
- “Seven Seas Explorer”, la nuova nave prototipo ultra lusso di Regent Seven Seas Cruises, brand del gruppo Norwegian Cruise Line Holdings, presso lo stabilimento di Sestri Ponente;
- “Itarus”, la piattaforma galleggiante semisommersibile per la russa RosRAO, l’Impresa Federale Statale Unitaria per il trattamento dei rifiuti radioattivi, presso lo stabilimento di Muggiano (La Spezia);
- 1 unità ATB (“Articulated Tug Barge”) (composta da 1 tug e da 1 barge) per il trasporto di beni del settore chimico/petrolifero per l’armatore Moran Towing presso lo stabilimento di Sturgeon Bay.

OFFSHORE

31.12.2015	(euro/milioni)	30.06.2016	30.06.2015
1.199	Ricavi e proventi (*)	536	626
(3)	EBITDA (*)	25	29
(0,2)%	EBITDA margin (*) (**)	4,7%	4,6%
402	Ordini (*)	729	140
2.729	Portafoglio ordini (*)	2.447	2.917
1.143	Carico di lavoro (*)	1.266	1.609
31	Investimenti	11	16
12	Navi consegnate (numero)	8	9
	(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi (**) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore		

Ricavi e proventi

I ricavi del settore Offshore al 30 giugno 2016 ammontano a euro 536 milioni, con un decremento del 14,4% rispetto ai primi sei mesi del 2015 (euro 626 milioni) dovuto principalmente alla riduzione delle attività nei cantieri europei e brasiliani di VARD, ed in particolare nel cantiere di Niterói per il quale è stato completato il processo di *phasing out* delle attività di costruzione navale, oltre che all’effetto negativo derivante dalla variazione del cambio Corona Norvegese/Euro (euro 48 milioni).

EBITDA

Il settore Offshore presenta un EBITDA al 30 giugno 2016 pari a euro 25 milioni rispetto a euro 29 milioni dei primi sei mesi del 2015, con una marginalità che si è attestata al 4,7% rispetto al 4,6% dei primi sei mesi del 2015. Il periodo in esame è stato caratterizzato dall’implementazione delle iniziative di progressivo *derisking* relativamente alle attività brasiliane del Gruppo VARD a seguito della consegna di tre unità in costruzione presso i cantieri di Promar e Niterói, ed alla conseguente chiusura delle attività di costruzione di quest’ultimo sito. La marginalità dei siti europei nel primo semestre 2016 risente ancora del calo del volume di ordini acquisiti a partire dall’ultimo trimestre 2014 nel mercato *core* dell’offshore in attesa della messa in produzione delle unità speciali da crociera acquisite. Si segnala, inoltre, che la marginalità del primo semestre 2016 risente anche in parte degli effetti della possibile cancellazione del contratto

per la costruzione di una nave da parte di una controllata di Rem Offshore ASA. Si ricorda che VARD sta perseguendo una strategia che vede da un lato l'implementazione di programmi di riorganizzazione delle proprie *operations*, al fine di ridurre in modo strutturale la base costi, e dall'altro l'accelerazione delle azioni per lo sviluppo di sinergie con le attività italiane del *business* navi da crociera.

Consegne

Nel periodo sono state consegnate 8 navi:

- 2 AHTS (Anchor Handling Tug Supply), in particolare l'unità "Bourbon Artic" consegnata presso il cantiere Vard Brattvag (Norvegia) alla società armatrice Bourbon e l'unità "Skandi Paraty" consegnata presso il cantiere di Vard Niterói (Brasile) alla società armatrice DOF;
- 3 PSV (Platform Supply Vessel), in particolare l'unità "MMA Brewster" consegnata presso il cantiere Vard Vung Tau (Vietnam) alla società armatrice Mermaid Marine Australia Offshore, le unità "NAO Galaxy" e "NAO Horizon" consegnate presso il cantiere Vard Aukra (Norvegia) alla società armatrice Nordic American Offshore;
- 1 OSCV, l'unità OSCV "Skandi Açu" consegnata presso il cantiere Vard Søviknes (Norvegia) alla società armatrice Techdof Brasil;
- 2 LPG Carrier, in particolare le "Barbosa Lima Sobrinho" e "Darcy Ribeiro" consegnate presso il cantiere Vard Promar (Brasile) al cliente Transpetro.

SISTEMI, COMPONENTI E SERVIZI

31.12.2015	(euro/milioni)	30.06.2016	30.06.2015
226	Ricavi e proventi (*)	131	95
31	EBITDA (*)	22	11
13,8%	EBITDA margin (*) (**)	16,4%	11,9%
639	Ordini (*)	271	306
1.181	Portafoglio ordini (*)	1.390	932
732	Carico di lavoro (*)	873	513
5	Investimenti	1	3
44	Motori prodotti in officina (numero)	15	18
	(*) Al lordo delle elisioni tra i settori operativi (**) Rapporto tra EBITDA e Ricavi e proventi del settore		

Ricavi e proventi

I ricavi del settore Sistemi, Componenti e Servizi al 30 giugno 2016 ammontano a euro 131 milioni con un incremento del 37,9% rispetto al corrispondente periodo dell'anno precedente (euro 95 milioni). La variazione è principalmente dovuta ai maggiori volumi di servizi post vendita in ambito militare e di vendita sistemi di automazione navale, in linea con le prospettive di sviluppo del *business* previste nel Piano Industriale di Fincantieri.

EBITDA

L'EBITDA del settore al 30 giugno 2016 ammonta a euro 22 milioni (euro 11 milioni al 30 giugno 2015) con un EBITDA *margin* pari al 16,4% in incremento rispetto all'11,9% registrato nei primi sei mesi del 2015, dovuto al positivo andamento di tutte le linee di *business* del settore.

ALTRE ATTIVITÀ

31.12.2015	(euro/milioni)	30.06.2016	30.06.2015
-	Ricavi e proventi	-	-
(31)	EBITDA	(15)	(15)
n.a.	EBITDA margin	n.a.	n.a.
13	Investimenti	7	3
	n.a. non applicabile		

Le Altre attività includono principalmente i costi di Corporate per le attività di indirizzo, controllo e coordinamento che non sono allocati agli altri settori.

¹ Fincantieri utilizza, in aggiunta agli indicatori finanziari convenzionali previsti dagli IFRS, alcuni indicatori alternativi di performance, al fine di consentire una migliore valutazione dell'andamento della gestione economica e della situazione patrimoniale e finanziaria. Il significato e il contenuto di tali indicatori sono illustrati in allegato, in linea con la Comunicazione Consob n. 0092543 del 3 dicembre 2015 che recepisce gli orientamenti ESMA/2015/1415

² Somma del backlog e del soft backlog

³ In coerenza con la rappresentazione data al 31 dicembre 2015 tale valore non ricomprende i construction loans

⁴ La Relazione finanziaria semestrale al 30 giugno 2016 è stata trasmessa al Collegio Sindacale e alla Società incaricata della Revisione Legale unitamente alla Relazione sulla gestione. Tutti i documenti saranno resi disponibili nei termini e secondo le modalità previste dalla normativa vigente

⁵ Si segnala che rispetto alla situazione al 31 dicembre 2015, il Gruppo VARD ha sospeso le consegne di una unità OSCV precedentemente prevista per il 2016 e destinata al cliente Harkand assoggettato a procedura concorsuale e una unità AHTS precedentemente prevista per il 2018 e destinata al cliente Rem Offshore Asa con il quale è in corso di risoluzione il relativo contratto

Posted in [News](#) | [No Comments](#) »