



## **Panama: i lavori di ampliamento al 77%. Si mette mano al lato Atlantico**

Panama, 21 luglio 2014 - L'espansione del Canale di Panama ha raggiunto un altro importante traguardo con il trasferimento delle prime porte al nuovo complesso nel lato dell'Atlantico.

“Si tratta di un'operazione molto importante perché coinvolge il primo movimento dei cancelli dal dock speciale in cui vengono scaricati alla camera inferiore delle nuove chiuse”, ha detto administrator Jorge L. Quijano della Panama Canal Authority (ACP). L'amministratore ha spiegato che il processo è stato condotto seguendo rigorose misure di sicurezza per garantire che le strutture in acciaio di oltre 3.000 tonnellate potrebbero essere spostati verso le camere a blocco secco che utilizzano la rampa del marciapiede costruito per questo scopo.

Prima Gates si trasferisce a New Locks a Panama Canal delle 16 porte che saranno utilizzate per le nuove chiuse sono già a Panama. I restanti otto arriveranno in due spedizioni separate dal suo sito di produzione in Italia.

In un paio di giorni, le altre porte saranno spostate dal molo di scarico temporaneo alle camere di blocco secco per essere in grado di utilizzare l'area per l'arrivo dei restanti porte della chiusa.

Il programma di espansione del Canale di Panama è attualmente del 77% completo.

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

## **San Donato Milanese: per Saipem due VLCC per trasformarle in FPSO**

San Donato Milanese, 21 luglio 2014 - Saipem SA, Francia, ha firmato un Floating Production Storage Offloading (FPSO) contratto di conversione del valore di circa 600 milioni euro (USD 483,2 milioni dollari) con società interamente controllata da Sembcorp Marine Sembawang Shipyard.

In base al contratto, il cantiere è responsabile per la conversione di due Crude Carriers molto grandi (VLCCs) navi gemelle che avranno la torretta per ormeggio FPSO per far fronte al progetto Kaombo nell'offshore dell'Angola, a circa 150 km dalla costa.

Il primo VLCC, Olympia (vedi foto), dovrebbe entrare nel Cantiere Sembawang Cantiere nel terzo trimestre 2014, mentre il secondo VLCC, Antartica, entrerà in cantiere nel primo trimestre del 2015. La durata totale del progetto sarà di 32 mesi.

Le due VLCCs sono attualmente di proprietà di Euronav e sono state costruite nel 2008 e 2009, rispettivamente, dalla Hyundai Heavy Industries.

Le opere principali comprendono ristrutturazione delle VLCCs, ingegneria edile, la fabbricazione di flare, helideck, la struttura torretta e l'accesso superiore, l'integrazione dei moduli di parti superiori (che saranno fabbricati per Saipem dalla indonesiana Yard (Fincantieri) e componenti torretta inferiore, e pre-commissioning della FPSO.

Le due unità FPSO convertite, di proprietà di Total, hanno ciascuno una capacità di trattamento di petrolio di 115.000 barili al giorno, una capacità di iniezione di acqua di 200.000 barili al giorno, una capacità di compressione del gas SCFD 100 milioni e una capacità di 1,7 milioni di barili di petrolio stoccaggio .

Il signor Ong Poh Kwee, Vice Presidente di Sembcorp Marine e Amministratore Delegato di Sembawang Shipyard, ha dichiarato: "Il premio della commessa è un forte sostegno delle capacità del nostro cantiere nel settore altamente specializzato della conversione FPSO, di modifica e ammodernamento di lavoro. Il mercato offshore galleggiante offre interessanti opportunità sia per il cantiere che i proprietari e non vediamo l'ora di una partnership di collaborazione a lungo termine con Saipem ".

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

## **Milano: Arriva-Deutsche Bahn nomina Marco Piuri come responsabile Europa e Leopoldo Montanari come AD**

Milano, 21 luglio 2014 - Arriva - Gruppo inglese che nel 2010 è stato acquisito dalla tedesca Deutsche Bahn, diventando uno dei leader mondiali nei servizi di trasporto passeggeri e logistica - ha scelto Marco Piuri come nuovo responsabile delle aree Sud, Centro ed Est Europa e Leopoldo Montanari come Amministratore Delegato di Arriva Italia.

Nato a Saronno (Va), 54 anni, laureato in Economia e Commercio presso l'Università Cattolica di Milano, dopo esperienze di consulenza manageriale, Marco Piuri entra nel 1994 nel gruppo Ferrovie Nord Milano SpA, arrivando a ricoprire nel 2002 l'incarico di Direttore Generale di Ferrovie Nord Milano SpA, mentre nel 2006 viene nominato Amministratore Delegato della società LeNORD (ex Ferrovie Nord Milano Trasporti srl); dal giugno 2008 assume la carica di Amministratore Delegato e Direttore Generale di Arriva Italia, a cui nel 2010 si aggiungono le responsabilità per le attività in Spagna e Portogallo.

In qualità di "Director Southern, Central & Eastern Europe", Piuri coordinerà le attività di Italia, Spagna, Portogallo, Croazia, Repubblica Ceca, Ungheria, Polonia, Serbia, Slovacchia, Slovenia, per un totale di quasi 20.000 mila addetti e un ricavo gestito di 1 miliardo e 200 mila euro.

Leopoldo Montanari, nato a Genova, 51 anni, laureato in Economia, Montanari avvia nei primi anni novanta un'intensa attività professionale nel campo della mobilità, partecipando ai principali progetti di riforma e innovazione del trasporto pubblico in Italia e a interventi all'estero per conto dell'UE (è stato nel 1999 consulente del Ministero dei Trasporti per la stesura del Piano Generale Trasporti) e nel mondo della consulenza sul settore della mobilità. Nel 2005 fonda, insieme a Simone Gragnani, LeM Consulting - gestendo i due portali [www.clickmobility.it](http://www.clickmobility.it) e [www.electricmobility.it](http://www.electricmobility.it), dedicati alla mobilità - società che nel 2010 entra in REPLY SpA, gruppo di consulenza, system integration e application management quotato al segmento Star di Borsa Italiana; Montanari diviene quindi partner REPLY e amministratore delegato di Lem REPLY. Nel 2013 entra nel Consiglio di Amministrazione di Arriva Italia; a inizio 2014 assume il ruolo di Chief Operating Officer di Arriva Italia e oggi quello di Chief Executive Officer. È autore di libri e pubblicazioni sulla mobilità e sul trasporto.

Il Gruppo Arriva - con 55 mila addetti totali - trasporta ogni anno 2,2 miliardi di passeggeri in 14 paesi generando ricavi annui per oltre 4 miliardi di euro e offre soluzioni modali su gomma e su ferro, a cui si aggiungono servizi extraurbani, urbani, turistici e di noleggio.

In Italia, Arriva oggi è tra i primi operatori nel settore del Trasporto Pubblico Locale, con oltre 100 milioni di km di percorrenza annua e 340 milioni di euro di ricavi gestiti, con circa 3.400 dipendenti e una flotta di oltre 2.300 autobus. Nel 2012 Arriva Italia ha fondato Arriva Italia Rail, società dedicata al trasporto ferroviario passeggeri.

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

## **Singapore: affonda chiatta semisommersibile POSH Mogami, tre morti**

Singapore, 21 luglio 2014 - La chiatta semisommersibile POSH Mogami - un enorme galleggiante di proprietà della PACC Offshore Servizi Holdings una società che opera nell' off-shore con servizi marittimi per società petrolifere con sede a Singapore e' affondata a 2 miglia nautiche a nord est di Sekupang, Batam, in Indonesia il venerdì scorso e di notte.

L'Autorità di Singapore (MPA) Marittimo e Portuale ha riferito che domenica ha ricevuto un rapporto secondo cui una chiatta registrata a Singapore- (la semisommersibile POSH Mogami) era affondata.

Nove persone erano a bordo della chiatta quando è avvenuto l'incidente. POSH Mogami, con una stazza di 30.500 tonnellate (dwt), classificata con nave ABS, stava effettuando prove di immersione al momento dell'incidente. Le autorità indonesiane hanno comunicato di aver tratto in salvo 6 persone (2 singaporesi, 1 malese, 1 olandese, 1 filippino, 1 indonesiano) e recuperati 3 corpi (1 di singapore, 1 cinese, 1 myanmar nazionale).

Il Jakarta Post ha riferito che i tre membri dell'equipaggio morti erano Chew Zhi Wei Terence, 31 anni da Singapore; Ye Myint Myat, 33 anni dal Myanmar; e Zhejiang, 28

anni dalla Cina.

“L’Amministrazione marittima di Singapore che ha giurisdizione sulla della POSH Mogami, sta indagando la causa dell’incidente con le autorità competenti”, ha detto l’agenzia governativa di Singapore in un comunicato stampa

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

## **Singapore: IRISL ordina dieci bulk carrier da 82mila tdw al cantiere Yangzijiang**

Singapore, 20 luglio 2014 - La Repubblica islamica attraverso la società di navigazione di bandiera, la Iran Shipping Lines (IRISL), sta acquistando 10 portarinfuse da un costruttore navale di Singapore.

L’IRISL ha fatto un ordine-300 milioni di dollari per Yangzijiang Shipbuilding Holdings Ltd. per le navi 82.000 tonnellate, ha ripreso il Wall Street Journal da voci che giravano nella città asiatica, da tempo.

Le navi dovrebbero essere consegnate a quest’ultima entro i primi mesi del 2017, riferisce una fonte informata, ha scritto il WSJ.

“Le banche che saranno coinvolte nel finanziamento stanno cercando un modo sicuro per non violare le sanzioni ... ma è probabile che se c’è accordo sul prezzo, il finanziamento passerà attraverso altre strade”, ha detto una fonte anonima.

IRISL e le sue controllate non hanno ricevuto nessuna nuova consegna di navi non petrolifere dal 2010, due anni dopo che la società iraniana è stata punita dalle sanzioni degli Stati Uniti.

All’inizio del 2012, gli Stati Uniti e la UE ha imposto sanzioni a settori petrolifero e finanziario dell’Iran, con l’obiettivo di prevenire altri paesi di acquistare petrolio iraniano e condurre transazioni con la Banca centrale dell’Iran.

Il 15 ottobre 2012, i ministri degli esteri dell’Unione europea hanno raggiunto un accordo su un altro round di sanzioni contro l’Iran.

Sei potenze mondiali impegnate in colloqui con l’Iran hanno attenuate alcune delle sanzioni contro la Repubblica islamica a gennaio, quando un accordo provvisorio raggiunto lo scorso anno ha avuto effetto.

Iran ed i sei paesi - Stati Uniti, Francia, Gran Bretagna, Russia, Cina e Germania - hanno fissato una scadenza a novembre per un accordo nucleare permanente.

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

## **Brazzaville: Eni, firmato accordo di cooperazione in Congo**

## e ribadito lo storico impegno nel Paese

L'intesa arriva a valle del negoziato con il Governo congolese che ha portato al prolungamento dei permessi su giacimenti strategici.

Brazzaville, 20 luglio 2014 -Il Ministro degli idrocarburi congolese, André Raphael Loemba, e l'Amministratore delegato di Eni, Claudio Descalzi, alla presenza del Presidente del Congo Dennis Sassou Nguesso e del Presidente del Consiglio italiano, Matteo Renzi, hanno firmato oggi a Brazzaville un accordo di cooperazione nel quale si afferma la volontà di perseguire nuove iniziative nel bacino costiero congolese, che si estende dall'onshore Mayombe al deep-offshore.

La firma si è tenuta nell'ambito della visita ufficiale del Presidente del Consiglio italiano in Congo. Nell'occasione, Claudio Descalzi ha confermato l'importanza storica e strategica del Paese per Eni e ha riaffermato il massimo impegno della compagnia a proseguire nello sviluppo delle proprie attività, in particolare dei giacimenti rispetto ai quali, in seguito a un negoziato strategico, il governo congolese a fine 2013 ha prolungato i permessi (Madingo, Marine VI e Marine VII).

Eni opera in Congo dal 1968. La produzione della compagnia nel Paese è stata nel 2013 di circa 120.000 barili di olio equivalente al giorno. Nell'Africa Sub-Sahariana Eni è presente inoltre in Angola, Ghana, Gabon, Mozambico, Nigeria, Repubblica Democratica del Congo, Togo, Kenya e Liberia. Grazie ad un'attività esplorativa coronata da successi e rapida crescita, Eni produce attualmente nella Regione Sub-Sahariana circa 450.000 di olio equivalente al giorno

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

## Isola del Giglio: martedì 22 luglio ore 8 e 30, l'ultimo viaggio della Concordia

Veduta area del relitto della Concordia.

Isola del Giglio 19, luglio 2014 - Il relitto della nave Concordia comincerà il suo viaggio verso il porto di Genova martedì 22 luglio alle 8.30. La data di partenza è stata ufficializzata dal Commissario delegato per l'emergenza Franco Gabrielli nel punto stampa di oggi. La decisione di partire con un giorno di ritardo rispetto al programma iniziale è legata alle condizioni meteo marine non favorevoli previste per la giornata di lunedì, quando il vento di Libeccio sferzerà l'isola provocando un aumento sensibile del moto ondoso.

Con il collegamento dell'ultima catena terminano le operazioni di aggancio dei cassoni allo scafo. Si potrà proseguire così con il posizionamento dei cassoni del lato di dritta in modo da renderli simmetrici a quelli del lato di sinistra. Il ponte 5 è emerso completamente e mancano circa due metri per l'emersione del ponte 4. La nave è stabile e proseguono le operazioni di gestione della zavorra - con l'immissione di aria compressa e l'espulsione dell'acqua - che hanno consentito di raggiungere fino ad ora

un livello di rigalleggiamento di circa sei metri.

Con l'uscita dall'acqua del ponte 5 sono rientrate anche le preoccupazioni per il tonnellaggio sottostimato del relitto, perché la differenza tra il peso effettivo e stimato di circa il 5% rientra pienamente nel margine di variazione del 30% previsto in fase di progettazione. Al momento la nave ha un pescaggio medio di 25,4 metri, che dovrebbe arrivare a 17,5 m. Dopo le ultime valutazioni il pescaggio sarà però aumentato a circa 20 metri, per limitare le sollecitazioni allo scafo durante la navigazione.

Dopo il primo traghetto in arrivo da Porto Santo Stefano alle 8.30 di martedì 22 luglio il convoglio tecnico previsto da Titan Micoperi composto da 14 mezzi che accompagnerà la Concordia sarà pronto per trainare la nave verso il porto di Genova Prà. Saranno due rimorchiatori a prua - con capacità di tiro pari a 135 mila tonnellate - a trainare il relitto. A poppa saranno invece agganciati due rimorchiatori ausiliari. Per uscire dal porto dell'isola del Giglio ci vorranno dalle quattro alle sei ore. Poi il convoglio proseguirà con una velocità di circa due nodi. Dopo circa quattro giorni di navigazione la Concordia arriverà a destinazione.

Sono due le rotte identificate, che differiscono solo nella parte iniziale: la prima prevede un passaggio a sud dell'isola per poi proseguire a nord parallelamente alle coste est della Corsica, mentre la seconda prevede il passaggio a nord dell'isola per poi virare in direzione ovest. Sarà il comandante del rimorchiatore capofila Blizzard a decidere prima della partenza quale delle due rotte seguire.

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