

RASSEGNA STAMPA 27 LUGLIO 2012

Fonte:



Lavoratori Nca decidono lo sciopero ad oltranza

Marina di Carrara - Acque sempre più agitate ai Nuovi Cantieri Apuania di Marina di Carrara dove, da ieri, i lavoratori hanno proclamato uno sciopero ad oltranza bloccando di fatto il varo della nave delle Ferrovie fino al prossimo incontro al ministero dello Sviluppo economico previsto per il prossimo 2 agosto.

È sempre braccio di ferro tra azienda e lavoratori. A nulla sono serviti i tentativi dei vertici del cantiere di sbloccare l'impasse che sta paralizzando l'attività. Il nuovo traghetto delle Fs, in lavorazione da mesi a Nca, secondo i progetti, si sarebbe dovuto spostare già martedì scorso nel bacino per gli ultimi ritocchi, ma a bloccarlo ci ha pensato il no convinto dei lavoratori. Secondo i dipendenti Nca, la nave in cantiere è vista come l'ultima garanzia perché le rivendicazioni per il futuro dei loro posti di lavoro siano tenute in considerazione da azienda e politici.

Hupac, volumi giù nel primo semestre

Chiasso - Nel primo semestre 2012, il volume di traffico di Hupac nel trasporto combinato non accompagnato è diminuito dell'11,7%, attestandosi a 332 mila spedizioni stradali. Ciò va in parte imputato alla debolezza congiunturale che dalla fine del 2011 sta frenando gli scambi commerciali in tutta Europa e riducendo la domanda per i servizi di trasporto.

Una parte consistente dell'andamento negativo del traffico è però individuabile nelle numerose interruzioni verificatesi nella rete ferroviaria, soprattutto lungo la linea del Gottardo. Una frana caduta nei pressi di Gurtellen ha imposto la chiusura della linea per cinque giorni nel mese di marzo, e nuovamente in giugno, per poco meno di quattro settimane.

In quest'ultimo mese, Hupac ha registrato una perdita in volume del 36,8% nel suo core business del transito alpino via Svizzera. Durante l'interruzione della linea del Gottardo, Hupac si è adoperata in ogni modo per preservare almeno parzialmente la capacità di trasporto sull'asse Nord-Sud.

Attraverso la deviazione dei treni sulla linea di Domodossola - oltre, ma in misura minore, su Modane via Frejus e Brennero - Hupac è riuscita a mantenere viva in larga parte l'offerta di trasporti attraverso la Svizzera, evitando così le temute difficoltà di approvvigionamento e perdite di produzione.

Per alcune relazioni di traffico su tratte brevi, come Baden-Württemberg-Italia o Basilea-Aarau-Ticino, non si è potuto trovare alcuna alternativa utile. Ciò ha comportato un parziale ritorno al trasporto su strada che non è stato ancora possibile recuperare completamente.

Se da un lato Hupac è riuscita a salvaguardare la propria rete di trasporto combinato nonostante l'interruzione della principale arteria di traffico europea per più settimane, dall'altro la riduzione del traffico ha prodotto una grave carenza di copertura dei costi fissi.

I soli danni diretti sono quantificabili in milioni di franchi. Il mantenimento dell'attuale rete di traffico impone quindi degli interventi straordinari nell'ambito dell'attuale sistema di sostegni. «La catastrofe naturale del Gottardo ha messo in evidenza la vulnerabilità del nostro sistema di trasporto - ha affermato Bernhard Kunz, direttore di Hupac -. Alcune misure preventive possono ridurre il rischio di un'interruzione del traffico, per esempio un sistema internazionale di coordinamento dei cantieri e adeguati piani d'emergenza».

MESSINEO: «AUTORITA' ACCORPATE? SCELTA INUTILE»

Marina di Carrara - Di accorpamenti fra Autorità portuali non vuole neanche sentirne parlare: da poche settimane alla guida di uno scalo piccolo, ma combattivo, il neopresidente della Port Authority di Marina di Carrara, Francesco Messineo, non manifesta soggezione verso i due grandi porti che sorgono a poca distanza dal suo. La Spezia si trova a venti chilometri, Livorno a settanta. Rispetto a Carrara e ai suoi 3 milioni di tonnellate di traffico, La Spezia ne movimentata 17 milioni, compresi 1,3 milioni di teu, e Livorno 29 milioni, con 650 mila teu. Insomma, fermandosi ai freddi numeri, questo pare uno di quei casi in cui qualcuno è di troppo e il più piccolo sembrerebbe destinato a cadere sotto la scure dei tagli di spesa che sono all'ordine del giorno anche in campo portuale. E invece Messineo non si stanca di spiegare la necessità di questo scalo, il suo essere nato spontaneamente dalla realtà economica che gli sta intorno, la sua fame di spazi e i suoi progetti di crescita, a partire dal piano regolatore portuale che aumenterà del 50% aree: nuova darsena, zona logistica, un piccolo terminal crociere, un porto turistico, un nuovo waterfront per far convivere meglio città e porto.

Messineo è un globe trotter dei porti italiani. Per otto anni è stato segretario generale dell'Authority di Salerno, dove è nato. Poi un anno da dirigente a Gioia Tauro, in una realtà completamente diversa, da un porto regionale medio-piccolo che ha dovuto farsi le unghie per competere con Napoli a un grande hub di transhipment, uno dei maggiori del Mediterraneo. E adesso il salto in una nuova realtà, piccola, ma questa volta senza timori reverenziali. Merito di una specializzazione, quella di servizio alle cave di marmo, grazie al quale lo scalo può promuoversi come "il più grande porto lapideo del mondo". E di un'altra specializzazione, più recente, nella movimentazione di carichi eccezionali. E' questo il solco che vuole approfondire il piano regolatore.

“I porti di Gioia Tauro e Marina di Carrara sono agli antipodi. Il primo ha strutture colossali al servizio dell'attività di transhipment delle grandi compagnie di navigazione. Il secondo è tutto al servizio del territorio. Il porto è nato qui perché il marmo ne aveva bisogno. E' l'esempio vivente che l'importante non sono le dimensioni, ma le funzioni svolte per il territorio. Oltre al marmo e alle imprese manifatturiere, da un anno è attivo lo stabilimento della Nuova Pignone, di proprietà della General Electric. E' sorto qui perché ci sono le banchine a un chilometro. Il prodotto da imbarcare sono macchinari grandi come palazzi di dieci piani. Servono per liquefare il gas che viene caricato sulle navi, sono destinati all'Australia e la commessa durerà almeno dieci-quindici anni. Se non ci fossero state banchine specializzate lo stabilimento non si sarebbe potuto costruire”.

Non condivide l'idea che occorra coordinare lo sviluppo dei porti e ridurre gli enti di gestione?

“Penso che la accorpamento toglierebbe libertà di gestione alle piccole realtà. E' un'ipotesi che si scontrerà con forti resistenze. Penso che la pianificazione delle grandi infrastrutture debba avvenire su scala nazionale, ma altra cosa è la gestione dei porti. Penso che la cosa migliore sia il meccanismo dell'autonomia finanziaria, in base al quale si sviluppa chi riesce a aumentare i propri traffici. Ad esempio la piattaforma di Vado era partita per finanziarsi con l'autonomia, ma alla fine sarà il ministero a pagare. Non va bene. L'autonomia dev'essere premiante per chi sa generare traffici”.

Intanto voi lavorate a un piano regolatore che accrescerà la dimensione del porto.

“Una delle opportunità che ha il territorio per superare la crisi è quello di puntare sul porto. Già oggi abbiamo carenza di spazi. I prodotti lapidei sono stoccati nel retroporto, che però ci è stato richiesto dalla General Electric. Quindi dobbiamo accrescere gli spazi vicini alla banchina. Oggi il porto è composto da una darsena. E’ prevista una seconda darsena per accogliere nuovi traffici e per l’attività logistica. E’ anche l’occasione per costruire un piccolo terminal per le navi da crociera. Non sarà un’opera ciclopica, ma risponde alla domanda esistente. Oggi le navi arrivano spot, col terminal invece potremo avere una toccata settimanale”.

TAR LAZIO

I sindacati

«A rischio

lo sviluppo

dei porti»

I sindacati chiedono al governo e ai parlamentari un provvedimento che chiarisca il ruolo delle Autorità portuali dopo la sentenza del Tar Lazio che le ha considerate come enti pubblici economici, che quindi dovrebbero avere un rapporto di lavoro pubblico e con la spending review, si vedrebbero ancora ridotti gli organici. L'emendamento presentato da Assoportri in accordo con i sindacati è stato bocciato, quindi l'appello si fa più pressante. «La situazione per noi è preoccupante - dicono Enrico Ascheri (Filt-Cgil), Ettore Torzetti (Fit-Cisl) e Marco Odone (Uiltrasporti) - perché rischiamo di bloccare lo sviluppo dei porti mettendo dei limiti alle Autorità portuali e si mette in discussione anche il contratto unico che ha messo ordine in una situazione diversificata e nei dieci anni dalla sua entrata in vigore ha sempre funzionato. La sentenza del Tar provoca un salto indietro nel tempo che non possiamo permetterci».

Fermo restando il ricorso al Consiglio di Stato, per Filt, Fit e Uiltrasporti, la strada è un provvedimento legislativo che chiarisca senza possibilità di equivoci la situazione.

“Non fare” l’efficienza logistica costa al Paese oltre 270 miliardi

ROMA - «Ho il grande rammarico che due emendamenti al Decreto Sviluppo riguardanti l’introduzione dello sportello unico doganale siano stati dichiarati inammissibili alla Camera e che di conseguenza una delle quattro norme a costo zero ritenute prioritarie per far tornare a crescere il nostro Paese, presentate alcune settimane fa al ministro Passera, non possa trovare immediata applicazione». Così il presidente della Consulta per l’Autotrasporto e per la Logistica, Bartolomeo Giachino, ha introdotto i lavori del convegno tenutosi ieri al centro Congressi Cavour di Roma, che segue quelli recentemente svolti a Torino e Bari che avevano per tema “L’ Italia al centro degli scambi del futuro”. In un momento in cui vengono messi in discussione le funzioni di alcune istituzioni statali, in cui si valuta la loro utilità, la loro sostenibilità finanziaria, Giachino, forte anche del recente parere della VIII Commissione del Senato, ha illustrato per sommi capi il lavoro svolto dalla Consulta in questi ultimi due anni e mezzo non negando anche le responsabilità del precedente Governo nel non aver dato subito seguito alle indicazioni che sono venute dagli operatori, dalle realtà locali, avvicinate in più di un centinaio di incontri. «Certo nessuno poteva immaginare le dimensioni della crisi che ci ha investito – ha sottolineato l’ex sottosegretario -. Noi continueremo comunque a lavorare per creare le condizioni perché possa essere incrementata l’efficienza logistica del Paese e l’incontro di oggi va proprio in questa direzione».

Rocco Giordano, presidente del Comitato scientifico della Consulta ha presentato ad una platea gremita in ogni ordine di posto, c’erano parlamentari, rappresentanti delle associazioni del mondo dei trasporti, semplici operatori, alcuni studi, alcuni aggiornamenti, poi illustrati nel corso del convegno riguardanti lo scenario trasportistico europeo e italiano, i costi del non fare efficienza logistica, distribuzione urbana delle merci, l’ottimizzazione della filiera del farmaco, filiera dell’ automotive.

Giacomo Borruso, direttore Istiee, ha spiegato che durante gli ultimi semestri «c’è stata una sostanziale tenuta del settore trasporti del nostro Paese» per poi passare ad analizzare gli scenari europei che si vanno delineando sia con la definizione dei nuovi corridoi Ten-T che con le ipotesi di sistemi portuali che in Italia vedrebbero ad esempio insieme Genova e Savona, poi La Spezia e Livorno e anche Taranto e Brindisi.

Andrea Gilardoni, direttore dell’Osservatorio dei “Costi del non fare”, dell’Università Bocconi di Milano, introducendo l’illustrazione dello studio “I costi del non fare il Piano della logistica, ha affermato che «sin dal nostro primo approccio con i “costi del non fare” abbiamo potuto verificare che quelli dovuti ad una non adeguata mobilità erano circa i tre quarti del totale dei costi dell’inerzia del nostro Paese». «Una delle grandi difficoltà del settore della logistica è che ognuna delle sue componenti porta avanti il proprio interesse ed è questo un fatto controproducente vista l’esigenza di fare sistema che è ormai ineludibile, considerato l’obiettivo di eliminare, da qui al 2020, quei 270 miliardi di euro di costi dovuti alla mancata attuazione delle 51 azioni contenute nel Piano della logistica».

Sergio Pasanisi, amministratore della società Asset, ha presentato il supporto operativo e tecnico specialistico per la messa a sistema e l’ottimizzazione della filiera del farmaco. Il progetto mira alla sperimentazione «di nuovi modelli organizzativi, capaci di creare una concreta, efficace ed efficiente integrazione tra ospedali e territorio, conducendo a coerenza aspetti sanitari, sociali, economici» ha detto Pasanisi.

«L’ eterogeneità delle norme ed ordinanze dei Comuni causa agli operatori problemi di organizzazione e creazione di migliori opportunità operative» ha spiegato Massimo

Marciani, presidente di Fit Consulting, che ha presentato lo studio sul “Processo di filiera e distribuzione urbana delle merci, finalizzato all’attuazione dell’accordo Anci – Consulta per l’attuazione del Piano della logistica». «Abbiamo raccolto ed esaminato - ha detto Marciani – tutte le ordinanze riguardanti le ZTL delle 117 città capoluogo di provincia italiane».

Del “Processo di ottimizzazione della filiera dell’automotive” si è occupata Ernst&Young e il suo responsabile, Fulvio De Blasi, ha illustrato un modello di simulazione a livello nazionale e regionale che mette in relazione parco circolante, tasse, emissione risparmiate, e altri aspetti le all’autotrasporto.

Il convegno si è poi sviluppato con gli interventi della platea con un particolare attenzione ai temi della velocizzazione della filiera del trasporto, alla farraginosità dei controlli doganali (De Mari, presidente spedizionieri doganali), alla mancanza in Italia di attività notturna rispetto a quanto accade nel resto d’Europa (Arcese, presidente Anita), alla necessità di coinvolgere sempre più i privati nello sviluppo dei porti (Prete, presidente Autorità portuale di Taranto).

I lavori si sono conclusi con l’intervento di Andrea Boitani, membro del Comitato scientifico della Consulta, che ha espresso l’auspicio che nel settore dei trasporti e della logistica «tutte le norme italiane siano completamente sostituite da quelle comunitarie».

Audizione al Senato per vertici Assoport

ROMA - Stabilizzare il settore portuale concludendo finalmente l'iter della riforma in discussione al Senato. E' l'auspicio del presidente di Assoport, Luigi Merlo, che insieme al vicepresidente, Pasqualino Monti, è intervenuto in audizione alla Commissione Lavori Pubblici del Senato. «Abbiamo illustrato i nostri emendamenti e trovato una grande attenzione e disponibilità da parte dei senatori», ha detto Merlo al termine.

«Molte nostre proposte erano già state accolte, altre ci auguriamo che siano accolti adesso per arrivare all'approvazione al Senato e poi approdare alla Camera». I punti cardine, per Assoport, sono l'autonomia finanziaria, la celerità nell'approvazione dei piani regolatori, la semplificazione dei dragaggi, la tutela dell'organizzazione del lavoro e i poteri ai presidenti delle autorità per accelerare le procedure e renderle meno burocratiche.

Incontro Regione-Canepa per rilancio porto di Ancona

ANCONA - «Le somme per il porto di Ancona vanno utilizzate celermente», perché lo scalo «è una infrastruttura strategica, parte fondamentale della piattaforma logistica delle Marche. Un'azienda con un grande peso sull'economia marchigiana, sull'occupazione, nella mobilità delle merci e delle persone. Per questo ci siamo battuti per l'allungamento del Corridoio Baltico - Adriatico sino ad Ancona». Lo ha detto Enzo Giancarli, presidente della Commissione Trasporti della Regione Marche, che ha incontrato il presidente dell'Autorità portuale Luciano Canepa.

Erano presenti i membri della commissione: Luca Acacia Scarpetti (Idv), Francesco Acquaroli (Pdl), Massimo Binci (Sel), Valeriano Camela (Udc), Mirco Ricci (Pd) e il presidente della Commissione regionale per le Politiche comunitarie Adriano Cardogna (Verdi), oltre al consigliere regionale del Pdl Giovanni Zinni.

Canepa ha ribadito «il lavoro puntuale svolto dall'Autorità anche dal punto di vista progettuale. Le somme di cui si paventa la perdita sembra che restino per gran parte sicure, le restanti dipendono dall'interpretazione che verrà fatta dal Ministero e per la quale l'Autorità portuale presenterà la documentazione esplicativa».

Secondo Zinni «l'incontro è stato molto positivo perché la mia proposta di togliere la sovrattassa regionale del 10% a carico dei concessionari portuali in aree demaniali è analoga a quella di Giancarli e alla volontà di Canepa. Una convergenza che può far del bene al porto delle Marche».

Accordo fra Civitavecchia e Barcellona per far crescere i traffici nel Mediterraneo

CIVITAVECCHIA - Una alleanza tra Civitavecchia e Barcellona per favorire la crescita dei traffici nel Mediterraneo. E' l'obiettivo perseguito con il protocollo di intesa firmato a Barcellona dal presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia-Fiumicino-Gaeta Pasqualino Monti con il suo collega del porto catalano Sixte Cambra.

L'accordo sottoscritto dai due porti prevede una stretta collaborazione soprattutto per quanto concerne i servizi e la competitività degli scali nelle crociere e le Autostrade del mare. Saranno messe in campo azioni mirate a migliorare l'efficienza dei sistemi portuali attraverso un maggiore scambio di informazioni e una sinergia tra i due porti leader delle crociere in Europa.

Le prime attività previste dal protocollo di intesa riguarderanno lo studio della possibilità di iniziative congiunte per sviluppare nuovi collegamenti di linea comuni a Civitavecchia e Barcellona ed implementare ulteriori novità nel campo dello scambio elettronico dei documenti, al fine di rendere più agili i procedimenti e ridurre i tempi di scambio della documentazione.

Nell'ambito delle Autostrade del mare, è stato sottolineato come il collegamento Civitavecchia-Barcellona, tramite la compagnia Grimaldi Napoli, sia diventato una linea di riferimento per il Mediterraneo. Dal 2004, il traffico di merci e passeggeri tra i due porti registra una crescita costante.

A tal proposito, all'incontro nella sede della Port Authority catalana era presente anche il direttore commerciale di Grimaldi Napoli Guido Grimaldi, insieme ai rappresentanti di Grimaldi Spagna, che ha ribadito l'impegno della compagnia a sviluppare ulteriormente le Autostrade del mare, potenziando i collegamenti esistenti ed aprendone altri nuovi. Monti e Cambra hanno anche evidenziato l'importanza di dare nuovo impulso alla Scuola europea di short sea shipping, nata 6 anni fa proprio grazie all'impegno dei due porti e che finora - come sottolineato dal direttore della scuola, Eduard Rodes, è stata un punto di riferimento unico in Europa per gli studenti di numerosi Paesi che hanno potuto apprendere "sul campo" come funzionano le filiere produttive della logistica e del trasporto marittimo.

«La collaborazione - ha spiegato il presidente dell'Autorità portuale di Barcellona, Sixte Cambra - consisterà nella condivisione delle nostre "best practices" soprattutto in ambito crocieristico, ambientale e della sicurezza, per incrementare i traffici nel Mediterraneo».

«Questo accordo - ha aggiunto il presidente dell'Autorità Portuale di Civitavecchia - Fiumicino - Gaeta, Pasqualino Monti. si tradurrà subito nell'attivazione di un tavolo tecnico per dare uno sviluppo concreto agli impegni di collaborazione presi dai due porti leader delle crociere e delle Autostrade del mare, che oggi si alleano per far crescere l'economia dei rispettivi Paesi e, più in generale, del Mediterraneo. Questa intesa tra Civitavecchia e Barcellona servirà a tracciare una linea comune per il Mediterraneo, anche nei rapporti con l'Unione europea e con i porti del Nord Europa, facendo leva su quello che è un dato reale: le merci, oggi, arrivano da Sud: arrivano nei nostri porti ed il 75% è diretto a Nord. La sfida che ci attende è quella di saper intercettare parte di questi flussi, creando da un lato l'offerta dei servizi necessari; dall'altro le condizioni di domanda e quindi di mercato affinché questo rapporto si riequilibri».

d'Amico International Shipping ordina due nuove navi cisterna Handysize a Hyundai Mipo Dockyard

Il prezzo unitario è di 30,65 milioni di dollari

La lussemburghese d'Amico International Shipping (DIS), che è controllata dalla compagnia italiana d'Amico Società di Navigazione Spa, ha concluso attraverso la propria controllata operativa d'Amico Tankers Ltd. (Irlanda) contratti con la sudcoreana Hyundai Mipo Dockyard Co. (HMD) per l'acquisto di due nuove moderne navi Handysize (Hull 2385 e 2386, di 40.000 tonnellate di portata lorda) in costruzione e con consegna prevista per inizio 2014, ad un prezzo di 30,65 milioni di dollari ciascuna, più un'opzione per ulteriori due navi cisterna, secondo gli stessi termini e condizioni contrattuali, da esercitarsi entro la fine del 2012.

Le due navi in costruzione, oltre ad essere a doppio scafo, flessibili e IMO II - ha spiegato DIS - appartengono ad una nuova generazione di navi che si caratterizzano per consumi molto bassi. Il progetto di queste navi denominato "HMD ECO 40 ShallowMax" è il risultato del più recente studio di HMD di combinare bassi consumi, alta efficienza, portata e immersione. Le navi avranno un indice di efficienza energetica (EEDI) del 24% più basso del valore richiesto dall'International Maritime Organization per navi nuove ed una immersione di soli 10,5 metri alla massima portata, assicurando così un'alta flessibilità di impiego.

Inoltre DIS ha reso noto che d'Amico Tankers Limited ha siglato contratti di time charter con una delle più importanti Oil Majors su queste due navi per la durata di cinque anni. Tali contratti - ha precisato la società - sono stati conclusi a tariffe di noleggio tali da generare profitto e inoltre consentono a DIS di aumentare la percentuale di copertura, ovvero la quota di ricavi generati da contratti a tariffa fissa.

«Siamo molto felici di annunciare questa operazione - ha commentato l'amministratore delegato di d'Amico International Shipping, Marco Fiori - in quanto la prevista consegna delle nuove navi è perfettamente coerente con la nostra positiva visione di mercato per il medio/lungo termine. È inoltre molto importante sottolineare - ha aggiunto - che la sigla dei contratti di time charter su queste due navi, non solo porterà a generare utile per la società, ma rappresenta anche un chiaro riconoscimento degli elevati standard qualitativi, di sicurezza ed in materia di protezione dell'ambiente che contraddistinguono la flotta DIS, nonché delle relative capacità gestionali, tale da soddisfare clienti così esigenti come la "major" petrolifera in questione. Voglio inoltre sottolineare come le due nuove navi incorporino gli ultimi traguardi in termini di tecnologia rivolta a ridurre al minimo i consumi, dimostrando il nostro costante sforzo nel tentativo di offrire sempre tecnologia d'avanguardia ai nostri clienti e cercando di posizionarci sempre come uno delle più credibili ma allo stesso tempo innovative società di navigazione».

Attualmente la flotta di d'Amico Tankers Limited comprende 40 navi cisterna (medium range - MR e handysize product tankers) tutte a doppio scafo, con un'età media di 5,9 anni. La flotta, a seguito del nuovo contratto con HMD, comprenderà 24 navi di proprietà e 18 navi a noleggio.

Nel secondo trimestre il gruppo Royal Caribbean Cruises è incorso in una perdita netta di 3,6 milioni di dollari

Fain: «il Nord America sta tenendo abbastanza bene; l'Asia è una grande opportunità, ma l'Europa è in un declino piuttosto marcato»

Il gruppo crocieristico americano Royal Caribbean Cruises ha concluso il secondo trimestre del 2012 con una perdita netta di 3,6 milioni di dollari rispetto ad un utile netto di 93,5 milioni di dollari nel corrispondente periodo dello scorso anno. I ricavi sono aumentati del 3,0% a 1,82 miliardi di dollari, mentre l'utile operativo è diminuito del 42,4% a 96,9 milioni di dollari. Nel trimestre aprile-giugno di quest'anno le navi della flotta del gruppo statunitense hanno imbarcato complessivamente 1,2 milioni di crocieristi, in calo dello 0,2% rispetto allo stesso periodo del 2011.

Royal Caribbean ha spiegato che, nel corso del terzo trimestre di quest'anno, il rafforzamento del dollaro e la diminuzione del prezzo del combustibile si sono sostanzialmente compensati e che la domanda è rimasta elevata nei Caraibi e in Asia, mentre in Europa è stato necessario applicare sconti ai prezzi delle crociere più consistenti del previsto e ciò ha determinato la riduzione della previsione di crescita del net yield del gruppo per l'intero esercizio 2012 rispetto a quanto stimato lo scorso aprile, che è ora di +2-3% a valuta costante.

«Il continuo tambureggiare di notizie negative provenienti dall'Europa - ha sottolineato il presidente e CEO di Royal Caribbean Cruises, Richard D. Fain - sta certamente avendo un impatto. Questo comporta che stiamo registrando progressi e arretramenti nei differenti mercati geografici: il Nord America sta tenendo abbastanza bene; l'Asia è una grande opportunità, ma l'Europa è in un declino piuttosto marcato. Globalmente - ha aggiunto - abbiamo assistito ad un calo di 100 punti base delle nostre proiezioni sul yield, ma prevediamo di compensare oltre metà di questa flessione con minori spese».

Royal Caribbean Cruises ha archiviato complessivamente i primi sei mesi del 2012 con un utile netto di 43,3 milioni di dollari, con una contrazione del 74,8% rispetto a 171,9 milioni di dollari nella prima metà dello scorso anno. I ricavi sono aumentati del 6,3% a 3,65 miliardi di dollari e il risultato operativo è diminuito del 26,9% a 323,3 milioni di dollari.