



# RODRIQUEZ

International magazine - Number 16 - July 2007

## QUARTERLY



RODRIQUEZ  
CANTIERI NAVALI SPA

WAVE-PIERCING CATAMARANS

THE NEW HYDROFOIL





MAXIMUM SPEED UP TO 40 KNOTS



## An Edge over Our Competitors

*We must never let up: this is a policy that has produced concrete results at Rodriquez Cantieri Navali. And it's not just a matter of words. These, too, don't stop and follow a procedure that's become almost a routine: they're turned into facts - those that really count. This is demonstrated by the successes that we achieve day after day. The Messina yard is now engaged in the construction of five catamarans for the Sultanate of Oman, while Intermarine is building three mine countermeasures vessels for the Finnish Navy. These are important results, especially in view of the fact that we secured these contracts in the teeth of fierce competition from other leading shipyards. These demanding commissions offer further confirmation that we have a technological edge over our competitors. And it is this advantage - together with our experience and expertise - that determined our customers' choices.*

*When we stress the fact we don't rest on our laurels, we are referring to the orders that are now being carried out, including - among those due to be completed soon - the building of new prototypes for fast ferries. Many are the advantages that will derive in the future from the hydrofoil with fully-submerged foils now under construction in Messina: reduced fuel consumption, comfort, speed, and ability to operate in adverse sea conditions. This is an "underwater revolution" intended to cope with the changes in this sector, now finally on the upswing, where it is vitally important to offer a product that meets the need for speed, low running costs, and high capacity and comfort, all of which is only possible thanks to innovative technologies.*

*In addition to all this, we are proud to announce that we have also achieved ambitious goals in the world of leisure craft. But that's another story, which we will leave to our next issue, so we can offer our readers new themes that we, too, find fascinating.*

*Luciano La Noce  
President Rodriquez Cantieri Navali SpA*

## Una marcia in più

Mai fermarsi. Una politica che, in casa Rodriquez Cantieri Navali, ha portato a risultati concreti. E non si tratta solo di parole. Anche queste non si fermano e seguono un iter diventato un'importante consuetudine: si trasformano in fatti. Quelli che contano davvero. Lo dimostrano i successi che raccogliamo con costanza giorno dopo giorno. Il cantiere di Messina è impegnato attualmente nella costruzione di cinque catamarani per il Sultanato dell'Oman, Intermarine nella realizzazione di tre cacciamine per la Marina Finlandese. Sono compiti impegnativi e risultati importanti che derivano entrambi dall'aver vinto difficili gare d'appalto, sbaragliando la concorrenza di affermati avversari. Un'ulteriore conferma di possedere un vantaggio tecnologico, una marcia in più rispetto ai concorrenti. Questi plus, uniti a esperienza e professionalità, hanno determinato le scelte dei nostri clienti.

Quando sottolineiamo il fatto che non ci sediamo sugli allori, alludiamo ai progetti in corso di esecuzione, fra i quali, fra i più immediati, la costruzione dei nuovi prototipi di fast ferries. Non sono pochi i vantaggi che deriveranno in futuro dall'aliscafo ad ala immersa in costruzione a Messina: consumi ridotti, comfort, velocità e operatività maggiori. Una "rivoluzione sott'acqua", pensata per affrontare i cambiamenti in questo settore, oggi finalmente in ripresa, e dove è comunque fondamentale offrire un prodotto che soddisfi velocità, bassi costi di gestione, alta capacità di carico e comfort elevato. Possibili solo grazie a tecnologie all'avanguardia.

A questi risultati possiamo inoltre aggiungere con grande orgoglio di aver raggiunto obiettivi ambiziosi anche nel mondo del diporto. Ma questa è un'altra storia. Che rimandiamo al prossimo numero. Per fornire ai nostri lettori sempre argomenti nuovi. Per noi anche appassionanti.

Luciano La Noce  
Presidente Rodriquez Cantieri Navali SpA



## COLOPHON

*Editor-in-Chief / Direttore responsabile*  
**Marco Ragazzini**

*Editorial coordinator / Coordinatrice redazionale*  
**Paola Vettori**

*Editing / Redazione*  
**Saturno e Associati Giornalisti, Milano**

*Art, Production and Print / Grafica, Produzione e Stampa*  
**Grafiche Lunensi, Sarzana (SP)**

*Special thanks / Si ringrazia:*  
**Paola Bertini, Mario Borghini, Edoardo Cosutta, Alessandro Cozzolino, Giovanna Di Bella, Domenico Drago, Osvaldo Facchini, Marcello Giordano, Pietro Paone, Marco Pavoncelli, Enrico Regoli, Salvatore Ricca, Carmen Roberto, Michele Sterrizza**

*For any editorial or advertising enquiries or to receive a free copy of this magazine, please contact:*  
Per comunicare con la redazione, per informazioni sulla pubblicità o per ricevere gratuitamente una copia della rivista contattare:

**Rodriguez Canieri Navali S.p.A.**  
tel. +39 0187 617551  
fax +39 0187 617550  
marketing@rodriguez.it  
www.rodriguez.it

*This magazine is a project of Rodriguez Sales & Marketing Office*  
Progetto voluto e realizzato dall'ufficio Sales & Marketing della Rodriguez

*Quarterly magazine, published in Italy, registered at La Spezia Court n. 07/04*  
Rivista trimestrale, pubblicata in Italia, registrato presso il Tribunale della Spezia n. 07/04

© **Rodriguez Canieri Navali S.p.A.**

## CONTENTS



**TMV42**

6

**FORUM** Green Challenge

10

**FAST FERRIES** The Turning Point

14

**PEOPLE IN THE COMPANY** Marcello Giordano

16

**TECNOLOGY** Underwater Revolution

20

**BACK STAGE** The Foil Department

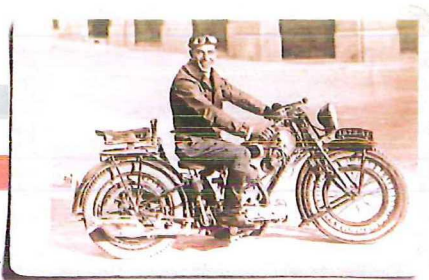
*As of July 23<sup>rd</sup>, 2007 as this issue was going to press, Rodriguez is building:*

- 6 catamarans
- 32 patrol boats
- 50 fast patrol boats
- 16 yachts
- 5 megayachts
- 3 mine countermeasures vessels
- 2 submerged foil hydrofoils
- 1 aliswath catamaran

Oggi, 23 Luglio 2007, mentre alle Grafiche Lunensi si sta stampando la rivista, nei Canieri della Rodriguez sono in costruzione:

- 6 catamarani
- 32 pattugliatori
- 50 vedette veloci
- 16 yachts
- 5 megayachts
- 3 cacciamine
- 2 aliscafi ad ala immersa
- 1 catamarano aliswath





In 1932 Paolo Garbarino founded the Company  
and won his first motorbike race.

S I N C E 1 9 3 2

WINNING ATTITUDE



MU-LDS vertical in line double suction centrifugal pump

 **GARBARINO**



[www.pompegarbarino.com](http://www.pompegarbarino.com)  
[info@pompegarbarino.com](mailto:info@pompegarbarino.com)

Pompe Garbarino Spa

Headquarters via Marengo, 44 | 15011 Acqui Terme, (AL) ITALY | ph +39 0144 388671 | fax +39 0144 55260  
Milan Branch viale Andrea Doria, 31 | 20124 Milan ITALY | ph +39 02 67070037 | fax +39 02 67070097



# Green Challenge

**Environmental issues gain additional important for the ferry industry. At the same time, speed becomes a crucial factor to compete with the growing low-cost airline industry. These were two of the conclusions drawn by the delegates of the 'Ports & Ferries Conference'**

by Frederik Naumann

This year's Ports & Ferries Conference took place in Greenwich under the co-sponsorship of Rodriquez Cantieri Navali.

Organised by the Maritime Institute – a faculty of Greenwich University – in association with the British passenger shipping consulting and management company ShipShape International Ltd as well as Lloyd's Register-Fairplay, the conference was held in the outstanding historic Old Royal Naval College located at Thames River in Greenwich on 13 and 14 June. Professor Sarah Palmer, Director of the Greenwich Maritime Institute, welcomed more than 70 delegates from the United Kingdom and various other European countries including Italy, Spain, France and Germany. Participants represented ferry operators, ports, consulting and management companies as well as various universities. They discussed a wide range of topics, including market trends, new ferry design approaches, port development as well as security and environmental protection at sea.

Describing the ferry industry's recent development, Chris Pålsson (Research Manager, Lloyd's Register-Fairplay) identified cargo transportation as the ferry industry's main growth driver. "There is a focus on cargo", Pålsson said, stating that growth rates in the number of trucks carried onboard ferries have recently amounted to an average of 4.5% annually in Europe and even reached between six and eight percent in rapidly developing markets such as Italy or the Baltic. Looking at new RoPax ships due for delivery until 2009 Chris Pålsson identified a trend towards more limited passenger capacities and more laneme-

tres for trucks. His words were seconded by David Whitehead, Director of the British Ports Association, who claimed that the European RoRo-market will continue to grow with an average 2.9% annually until 2030 and even with up to 3.4% in the near future until 2010. Robin Wilkins, MD of French SeaFrance Ferries, explained how increasing freight volumes have changed the revenue structure in cross-Channel traffic between Dover and Calais: "Prior to the abolishment of Duty-Free Sales in 1999, we earned about 27% of the total revenue from passenger operations and another 33% from onboard sales, but just 40% from cargo. Today, the share of cargo revenues has reached 59% whilst passengers account for 25% and onboard sales for just 16% of our revenue". The rapid growth of cargo volumes has even consequences for the ports. Bob Goldfield, CEO of the Dover Harbour Board, explained that Dover has last year passed cargo volumes predicted for 2013. Whilst benefiting from a huge number of trucks, North and



## Frederik Naumann

Is Head of Corporate Relations & Public Affairs of the German Shipbroker and Port Agency Network Sartori & Berger. Beside his main profession, he regularly contributes to various maritime trade magazines and provides free-lance consultancy services. Frederik Naumann has an education as Graduated Shipbroker and Liner Agent; he also holds a Degree in Business Administration from the University of Applied Sciences in Kiel, Germany.



Frederik Naumann dirige il settore Pubbliche Relazioni, Affari Pubblici e Project Management della Sartori & Berger, importante società tedesca di agenzie e servizi portuali. Oltre a questa attività, continua a lavorare come collaboratore free lance per diverse riviste di trasporti e logistica. Ha ricevuto un'educazione marittima ed è specializzato come Agente di Navigazione. Ha altresì studiato alla facoltà di Business Management dell'Università di Scienze Applicate di Kiel, in Germania, laureandosi in Business Administration (Diplom-Kaufmann (FH)).



# Sfida ecologica



**Le problematiche ambientali acquistano maggiore importanza per l'industria dei Fast Ferries e la velocità diventa un fattore cruciale per competere con la crescita delle compagnie aeree low cost. Ecco le conclusioni dei relatori della Port & Ferries Conference**

di Frederik Naumann



**S**i è svolta il 13 e 14 giugno scorsi a Greenwich presso lo storico Old Royal Naval College sul Tamigi la Ports & Ferries Conference.

La conferenza, organizzata dall'Istituto Marittimo di Greenwich, dalla compagnia di gestione e consulenza sul trasporto passeggeri ShipShape International Ltd e dal Lloyd's Register-Fairplay, è stata co-sponsorizzata da Rodriquez Cantieri Navali. Più di 70 i delegati provenienti dal Regno Unito e da diversi altri paesi europei - fra cui l'Italia, la Spagna, la

Francia e la Germania, accolti da Sarah Palmer, Direttore dell'Istituto Marittimo di Greenwich. Fra i partecipanti, operatori del settore dei traghetti, porti, compagnie di gestione e consulenza e varie università. Diversi gli argomenti trattati, dalle tendenze del mercato ai metodi di progettazione dei nuovi traghetti, dallo sviluppo dei porti al tema della sicurezza e della protezione ambientale.

Descrivendo i recenti sviluppi dell'industria dei traghetti, Chris Palsson (Direttore Ricerca del Lloyd's Register-Fairplay) ha identificato nelle navi da carico il settore più in crescita di quest'industria.

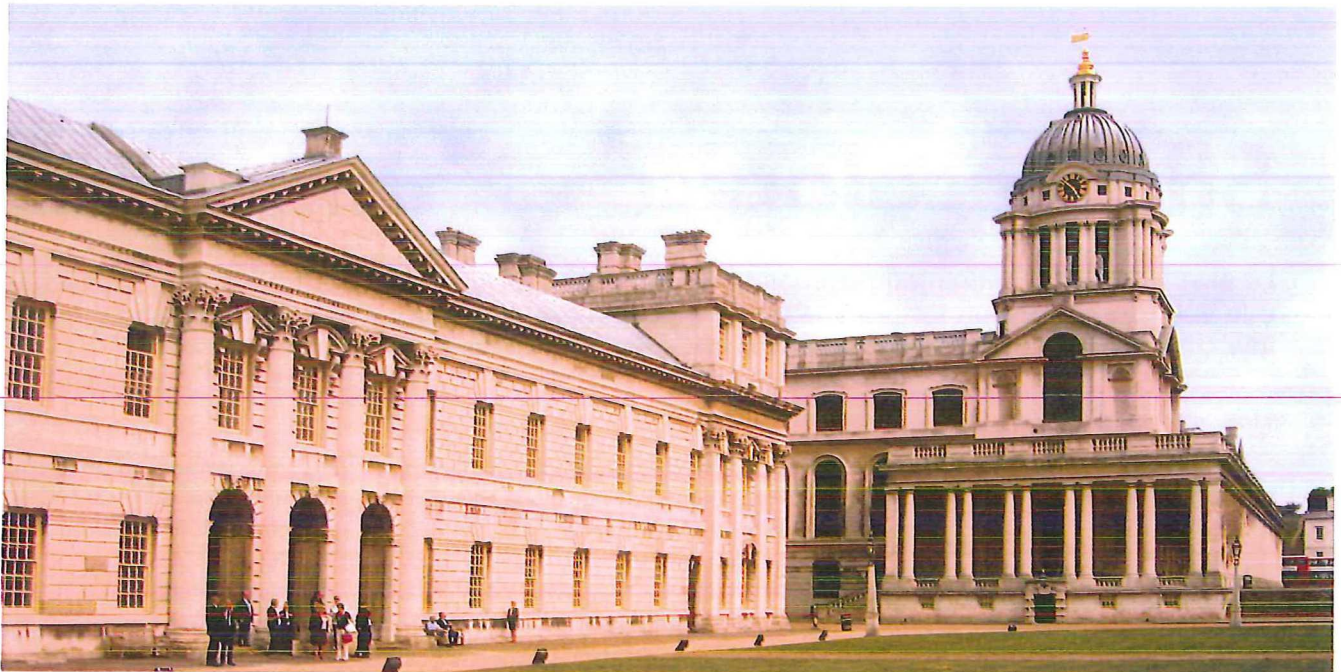
Il trasporto merci gioca un ruolo importante" ha detto Palsson. "Il tasso di crescita dei tir trasportati a bordo di traghetti si attesta attualmente intorno a una media del 4.5% annuale in Europa e ha raggiunto addirittura il 6-8% in mercati come l'Italia e l'area del Baltico. Per quanto riguarda i Ro-Pax in consegna fino al 2009 si registra la tendenza a ridurre lo spazio per i passeggeri e aumentarlo per i tir.

Della stessa opinione David Whitehead, Direttore dell'Associazione Porti Britannici, secondo il quale il mercato europeo dei Ro-Ro continuerà a crescere a una media del 2,9% annuo fino al 2030 e a un tasso anche maggiore - 3,4% - fino al 2010. Robin Wilkins, A.D. della compagnia francese SeaFrance Ferries, ha spiegato come i crescenti volumi di carico abbiano cambiato la struttura dei guadagni nel traffico attraverso la Manica: "Prima dell'abolizione delle vendite Duty-Free nel 1999, guadagnavamo circa il 27%

del ricavo totale dal trasporto passeggeri e un altro 33% dalle vendite a bordo, ma solo il 40% dal trasporto merci. Oggi la quota dell'incasso proveniente dal trasporto merci ha raggiunto il 59%, mentre quella derivante dal trasporto passeggeri è scesa al 25% e le vendite a bordo al 16%". La rapida crescita del trasporto merci ha avuto conseguenze anche per i porti. Bob Goldfield, CEO del Dover Harbour Board, ha spiegato che l'anno scorso da Dover sono transitati volumi di merci che erano previsti per il 2013. Nonostante il considerevole numero di camion trasportati, gli operatori del Nord Ovest Europa faticano ad aumentare il numero di passeggeri. Bill Gibbons, A.D. dell'Associazione Trasportatori Passeggeri britannica, ha sottolineato il forte impatto delle linee aeree low cost che hanno drammaticamente penalizzato gli operatori dei traghetti su molte tratte, specialmente da e per il Regno Unito. Chris Palsson ha confermato che, per contrastare l'imbattibile competizione di Ryanair, EasyJet, etc. gli operatori hanno iniziato a concentrarsi interamente sul trasporto passeggeri che viaggiano con le proprie auto piuttosto che sui passeggeri "a piedi".

Mentre gli operatori che si occupano del Nord e dell'Ovest Europa sviluppano un'attenzione particolare per il trasporto merci, i passeggeri rimangono di vitale importanza per la maggior parte delle compagnie di traghetti del Mediterraneo. David Whitehead ha definito il Mediterraneo come il più grande mercato passeggeri dell'Europa con 192 milioni di passeggeri, 27 milioni





West Europe's ferry operators struggle somewhat to gain passengers onboard their ships. Bill Gibbons, MD of the UK-based Passenger Shipping Association, pointed at the impact of low-cost airlines which have dramatically affected ferry operators on many routes particularly to/from the United Kingdom. Chris Pålsson said that, in response to the unbeatable competition from Raynair, EasyJet, etc., operators have started to concentrate entirely on passengers travelling with their own cars rather than on 'foot passengers'. Whilst operators trading in North and West Europe develop a focus on freight, passengers remain a vitally important group of clients for most Mediterranean ferry companies. David Whitehead characterised the Med as Europe's clearly biggest passenger market with 192 million passengers, 27 million cars and seven million trailers carried in 2005. With this passenger-focused market structure, the Mediterranean demands other – and faster – ships than North Europe. Whilst speed remains important in order to satisfy passenger demands and compete with low-cost airlines, fuel efficiency and eco friendliness will become crucial for the success of any future ferry or HSC design. Fast Ferry Business Manager Marco Pavoncelli subsequently presented

the solutions found by Rodriquez Cantieri Navali in order to address these challenges. Looking back on the evolution of the fast ferry market from the early 1990s until today, Pavoncelli presented some of Rodriquez' references including the "Guizzo" (whilst commenced Tirrenia's high-speed era in the early 1990s), the "Corsica Express" and "Federico Garcia Lorca". Said Pavoncelli: "In the 1990s, speed was a decisive factor for high-speed crafts. They operated merely in summer to support traditional ferries. This has gradually changed, and high-speed crafts have replaced conventional ships. On the other hand, we now face new challenges in fast ferry design. Environmental issues – lower emissions, less noise and swell – are gaining more importance, and operators are keen to reduce running costs in a rather competitive environment". Having identified these issues, Marco Pavoncelli presented the new FSWH 38 hydrofoil and the ALISWATH Design as approaches to design high-speed crafts for the future. "Both ships will have a much lower consumption than previous designs. In case of the ALISWATH, we have achieved a 50% reduction in fuel consumption with respect to a conventional ship operating at the same speed and deadweight. Airborne noise and swell are likewise drastically

reduced. Eventually, the FSWH 38 and ALISWATH have been tailored to operate with a limited crew which further reduced operational costs". The FSWH 38 hydrofoil will be able to carry 245 passengers at a speed of up to 46 knots whilst the ALISWATH design – which was developed in cooperation with RINA and various universities, among others the University of Genoa – takes 430 passengers and 60 cars, reaching a maximum service speed of 28 knots. Security constituted another intensely debated topic at the Ports & Ferries Conference.

Commander Mike Mason, Maritime Consultant at the Centre for Defence & International Security Studies, outlined that – apart from maritime terrorism – also piracy and organised crime constituted potential threats for passenger shipping. "Intelligence and a more intense international cooperation between police forces and even secret services are the key to more security at sea". The organisers of this year 'Ports & Ferries' Conference drew a very positive conclusion. Bill Moses, CEO of ShipShape International Ltd., said that he was pleased about the international attention gained – among others – thorough the presence of Rodriquez Cantieri Navali. The next Ports & Ferries conference might be organised already in 2008.



di auto e sette milioni di rimorchi trasportati nel 2005. Con questa struttura di mercato focalizzato sui passeggeri, il Mediterraneo richiede navi diverse e più veloci del Nord Europa.

Mentre la velocità è importante per soddisfare le richieste dei passeggeri e competere con le compagnie aeree low cost, il risparmio di carburante e l'ecologia diventeranno punti cruciali per il successo futuro della progettazione di ogni tipo di traghetto. Marco Pavoncelli, responsabile della sezione Fast Ferries di Rodriquez Cantieri Navali ha poi presentato le soluzioni trovate da RCN per affrontare queste sfide. Guardando l'evoluzione del mercato dei fast ferry dall'inizio degli anni 90 fino a oggi, Marco Pavoncelli è ricorso a tre esempi della produzione Rodriquez, "Guizzo" (con cui è iniziata l'era dell'alta velocità per la Tirrenia nei primi anni 90), "Corsica Express" e "Federico Garcia Lorca".

"Nei primi anni 90 la velocità era un fattore decisivo per le unità ad alta velocità. Erano operative solo in estate in appoggio ai traghetti tradizionali. La situazione è gradualmente cambiata e le imbarcazioni ad alta velocità hanno sostituito i traghetti convenzionali. D'altra parte adesso stiamo affrontando nuove sfide nella progettazione di traghetti veloci. Le questioni ambientali – riduzione delle emissioni e del livello di rumorosità – stanno acquisendo sempre maggiore importanza e gli operatori sono impegnati nel ridurre i costi di gestione in un ambiente piuttosto competitivo. Dopo aver evidenziato questi temi, Marco Pavoncelli ha presentato i progetti del nuovo aliscafo ad ali sommerse e dell'ALISWATH per le imbarcazioni ad alta velocità del futuro. "Entrambe avranno consumi molto più bassi rispetto ai progetti precedenti. Nel caso dell'ALISWATH, abbiamo raggiunto il 50% di riduzione dei consumi di carburante rispetto a una nave tradizionale che opera alla stessa velocità e con lo stesso peso. Infine l'FSWH 38 e l'ALISWATH sono stati pensati per operare con un equipaggio limitato, riducendo così ulteriormente i costi". L'aliscafo FSWH 38 potrà tra-

sportare 245 passeggeri a una velocità massima di 46 nodi, mentre l'ALISWATH – che è stato sviluppato in collaborazione col RINA e con diverse università, fra cui quella di Genova – trasporterà 430 passeggeri e 60 automobili, raggiungendo una velocità di massima di 28 nodi. Anche la sicurezza ha costituito un argomento di primaria importanza. Il Comandante Mike Mason, consulente marittimo al centro per gli studi per la difesa e la sicurezza internazionale, ha sottolineato che – oltre al terrorismo in

mare – anche la pirateria e la criminalità organizzata costituiscono delle potenziali minacce per il trasporto dei passeggeri. "Una più intensa cooperazione fra le forze di polizia e i servizi segreti è la chiave per una maggior sicurezza in mare". Positive le conclusioni alla fine della conferenza, che "ha ottenuto un consenso elevato a livello internazionale, anche grazie alla presenza di Rodriquez Cantieri Navali" ha commentato Bill Moses, CEO della ShipShape International Ltd. La prossima edizione potrebbe svolgersi già nel 2008.



■ Above, Frederik Naumann and Marco Pavoncelli in Greenwich at the historic Old Royal Naval College  
Sopra, Frederik Naumann e Marco Pavoncelli a Greenwich presso lo storico Old Royal Naval College



## The Turning Point

Work on the construction of the five catamarans ordered by the Sultanate of Oman from Rodriquez Cantieri Navali is nearing completion. First deliveries are due this fall



**a** year after the signing of the contract with the Sultanate of Oman for five wave-piercing catamarans, work on the vessels in the Messina shipyard proceeds at a brisk pace. The production of the catamarans ordered from Rodriquez Cantieri Navali - three for passenger and vehicle transport and two for rescue operations - has brought the yard a considerable amount of work that will take up its entire productive capacity until the 2008 summer.

Marcello Giordano, production manager of Rodriquez Cantieri Navali's Fast Ferry Division has this to say: "In order to carry out the work as efficiently as possible, we

worked out an ad hoc production plan, creating a structure for controlling the activities at every stage of the process, from the construction of the hull to fitting out. The substantial difference of the Oman project from previous production at the Messina yard consists in the construction of several catamarans in a group and not as one-offs. So the production process has been carefully prepared and subdivided into successive stages: first the realization of the groups — in order to optimize the construction of the hulls and the fitting out on land — then the assembly of the hulls and, in parallel, the fitting out: light structural work, installation of the electri-

cal plant, engines, and air conditioning." The first catamaran will be handed over next fall and the other four will follow at close intervals, with the last delivery due before the end of 2008 summer.

During the testing stage the production and technical departments of Rodriquez Cantieri Navali will work in close collaboration, with the indispensable support of Rodriquez Marine System, a company in the Rodriquez Group that designs and produces auxiliary onboard systems and is supplying the hydraulic system and the software for the stabilization of the Oman catamarans. First of all tests will be carried out on land, then trials will be held at sea



# Giro di boa

In dirittura d'arrivo i lavori per la costruzione dei cinque catamarani commissionati a Rodriquez Cantieri Navali dal Sultanato dell'Oman. In autunno la prima consegna



**Q**un anno dalla firma del contratto con il Sultanato dell'Oman per cinque catamarani wave piercing, l'attività nel cantiere di Messina procede a ritmo serrato. La produzione dei catamarani commissionati a Rodriquez Cantieri Navali – tre per il trasporto di passeggeri e auto, due per le operazioni di salvataggio – ha portato al cantiere una mole di lavoro considerevole, che assorbirà l'intera capacità produttiva della sede di Messina fino all'estate 2008. "Per fronteggiare con la massima efficienza il lavoro, abbiamo studiato un piano di produzione ad hoc, creando una struttura di controllo delle attività in ogni fase della lavorazione, dalla costruzio-

ne dello scafo all'allestimento", dichiara l'ingegner Marcello Giordano, Direttore di Produzione della Divisione Fast Ferry di RCN. "La differenza sostanziale del progetto Oman rispetto alla produzione realizzata precedentemente presso lo stabilimento di Messina" – continua l'ing. Giordano – "consiste nella costruzione dei catamarani in blocchi e non in pezzi unici. Pertanto la fase produttiva è stata studiata accuratamente e suddivisa in step successivi: prima la realizzazione dei blocchi - per ottimizzare le attività di scafo e allestimento a terra – poi l'assemblaggio degli stessi e, parallelamente, l'allestimento: interventi di carpenteria leggera, installazione degli impianti elettrici, motoristica,

condizionamento". Il primo catamarano sarà consegnato il prossimo autunno e gli altri quattro seguiranno a distanza ravvicinata, tutti entro la fine dell'estate 2008. In fase di collaudo la sezione produttiva e l'ufficio tecnico di Rodriquez Cantieri Navali lavoreranno a stretto contatto, con l'indispensabile supporto di Rodriquez Marine System, azienda del Gruppo Rodriquez che progetta e realizza sistemi ausiliari di bordo e che fornisce l'impianto oleodinamico e il software per la stabilizzazione dei catamarani omaniti. Dapprima saranno effettuati dei test in banchina, poi si passerà alle prove in mare e infine, dopo il trasferimento in Oman, saranno eseguiti ulteriori test per



## RODRIQUEZ Fast Ferry

and finally, after the vessels have arrived in Oman, further tests will be undertaken to ensure that the catamarans function perfectly in the local climatic and operating conditions. Salvatore Ricca, the technical manager of the Faster Ferries Division of Rodriquez Cantieri Navali, observes: "The customer's most important requirement for this project was that the vessels should be able to tackle rough seas - typical of the Indian Ocean - without having to reduce speed.

This meant that we had to pay particular attention to this question at the design stage, inducing us to avail ourselves of the services of AMD Marine Consulting - an Australian firm specializing in the design of wave-piercing hulls with excellent sea-keeping qualities in rough conditions - in order to create a design that would meet

all the customer's needs." This is confirmed by Marco Ragazzini, managing director of the Messina shipyard: "Among the reasons that led to the Omani tender board's decision to assign the order to Rodriquez Cantieri Navali, the most important are the firm's long experience - going back ten years - in the fast ferry sector, its valuable collaboration with AMD, and a decidedly competitive price." During the demanding tender process, Rodriquez Cantieri Navali had an opportunity to compare itself with the world's most outstanding shipyards: "Our capacity to solve technical problems, even complex ones, with maximum flexibility while meeting the customer's specific requirements, certainly made a difference, allowing us to win the tender. The awarding of an order worth 90 million USD - the most important in

the history of Rodriquez Cantieri Navali's Fast Ferry Division - demonstrates that the firm is one of the leaders in its sector and manages to obtain significant results in a highly competitive environment.

Occupying a very small niche in the world of maritime transport, the fast ferry market has - after some years of difficulty due to external factors, such as the increase in fuel costs and the rapid expansion of low-cost flights - started to grow again with a noticeable positive trend. With the production of five catamarans for the Sultanate of Oman, we have started an interesting business relationship with a very important country. We hope that this is just the beginning and that in future we can initiate further cooperation in the context of the Rodriquez Group's core business products."





verificare il perfetto funzionamento dei catamarani nelle condizioni climatiche e operative del luogo.

“Le esigenze primarie del committente per questo progetto consistevano principalmente nella necessità di avere dei mezzi che potessero affrontare le condizioni di mare formato - caratteristiche dell'Oceano Indiano - senza perdere in velocità”, racconta l'ingegner Salvatore Ricca, Direttore Tecnico della Divisione Fast Ferries di Rodriquez Cantieri Navali. “Questo ha comportato da parte nostra un'attenzione particolare in fase di progettazione e ci ha spinto verso la decisione di avvalerci della collaborazione dello studio di progettazione australiano AMD, specializzato nell'elaborazione di scafi wave-piercing, caratterizzati dall'eccellente *seakeeping* con onda formata, per studiare un progetto che potesse presentare

tutti i requisiti richiesti”. “Fra le caratteristiche vincenti che hanno determinato l'assegnazione della commessa a RCN da parte della commissione omanita, spiccano la decennale e consolidata esperienza di Rodriquez nel campo dei Fast Ferries, la proficua collaborazione con AMD e un prezzo competitivo” conferma l'ingegner Marco Ragazzini, Direttore Generale del cantiere di Messina.

Durante l'impegnativa gara d'appalto Rodriquez Cantieri Navali si è confrontato con i cantieri più prestigiosi del mondo, e “la nostra capacità di risolvere problematiche tecniche, anche complesse, con la massima flessibilità e seguendo le precise richieste del cliente, ha senz'altro fatto la differenza e decretato la nostra vittoria. La conquista di una commessa del valore di 90 milioni di dollari – la più importante nella storia della divisione Fast Ferries di

RCN - è la dimostrazione che la società si colloca fra le prime del settore e riesce a raggiungere risultati significativi in un contesto competitivo come quello dei traghetti veloci.

Il mercato Fast Ferry è infatti una nicchia molto ristretta del trasporto marittimo globale, che, dopo alcuni anni di difficoltà dovute a fattori esterni - come l'aumento dei costi dei combustibili e la diffusione capillare dei collegamenti aerei low cost - ha ripreso a crescere.

Con la produzione dei cinque catamarani per il sultanato dell'Oman abbiamo avviato un interessante rapporto commerciale con un paese molto importante.

Ci auguriamo che questo possa essere solo l'inizio e che in futuro si possano creare nuove collaborazioni nell'ambito della vasta gamma di prodotti *core business* del gruppo Rodriquez”.







## Marcello Giordano Following in the Family Tradition

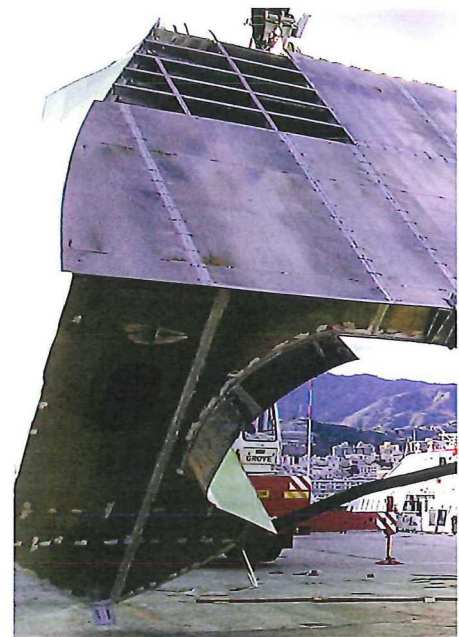
**Heir to a great family tradition in the field of marine engineering, Marcello Giordano, production manager in the Rodriguez Cantieri Navali shipyards in Messina and Pietra Ligure, has love for the sea in his blood**

**m**arcello Giordano has spent most of his life in the shipbuilding industry. In fact, he took the first steps in this direction when, at the tender age of five, he watched his first launch with his father, the manager of the Cantieri Navali di Trapani. After graduating in marine engineering and mechanics from Genoa University in 1989, Giordano began his long climb to success at Fincantieri, where he was selected for increasingly important posts, until November 2006, when he moved to Rodriguez Cantieri Navali to take charge of production in our Messina and Pietra Ligure shipyards. Giordano explains: "At Fincantieri I held a variety of positions, so I had the chance to learn a lot. Among the projects that I was involved with - firstly as orders manager, then as launch manager, finally becoming manager of the firm's Palermo and Castellammare di Stabia shipyards - I was responsible, together with a number of experts from McKinsey (the leading management consulting firm), for a study of the optimization of the productivity of the workshops. It emerged from this study that idle time in production was anything but negligible, but it could be notably reduced with the correct reorganization of the scheduling, resources, and workshop layout. In order to optimize the work, extremely detailed planning is necessary and this needs to be discussed periodically with all the production managers." Thanks also to the conclusions of the study, Giordano has been able to meet the challenge of his new role at RCN with great professionalism and confidence. The construction, in the Messina

yard, of five catamarans ordered from RCN by the Sultanate of Oman is just one example of the difficult assignments he has to handle. He adds: "In order to deal with such a difficult order as best possible we strengthened the productive capacity of the Messina yard, allocating clearly defined tasks to each individual." But Giordano's responsibilities aren't limited to Messina. He is also production manager at the Pietra Ligure yard - this differs from the Messina one mainly with regard to the different system used for the construction of the vessels: in Messina on a horizontal plane, in Pietra Ligure on inclined planes - given that both yards build aluminum fast ferries of various sizes. Giordano is in charge of 20 office staff and 350 workers, and also deals with suppliers in a sector - shipbuilding - characterized today by "low profit margins and ever more aggressive competition, where new strategies are increasingly necessary in order to make the yards' organization more efficient, taking advantage of the special skills available among their personnel." While, in the shipyards, Giordano expects maximum productivity from the workers, he has established a relationship based on frankness and the continuous exchange of information so that everyone feels they are participating in the results achieved. As he puts it, "Employee motivation is of fundamental importance." In his activity, the management of human resources and accounts linked to a capacity for planning and technical know-how, indispensable for a production manager, form part of the professional satisfaction that makes up for "the lack of free time

and the continuous state of stress that the coordination of many departments, each with its own peculiarities, necessarily involves."

Giordano, who has just turned 41, says he is more than satisfied with his work: "The career I have chosen has permitted me to acquire a great deal of experience and expertise, thanks to which today I am able carry out the important dual role the Rodriguez Group has given me. Less than a year after I joined the group, my only aim is the stability and optimization of the yards I manage." Thus he demonstrates his professional worth.





# Figlio d'arte

**Erede di una grande tradizione familiare nel campo dell'ingegneria navale, Marcello Giordano, Responsabile di Produzione degli stabilimenti Rodriquez Cantieri Navali di Messina e Pietra Ligure, ha la passione per il mare nelle vene**

Quasi da sempre nel mondo della cantieristica navale, Marcello Giordano muove i primi passi in questo campo fin dall'infanzia: a soli cinque anni assiste al suo primo varo con il padre, direttore del Cantiere Navale di Trapani. Dopo aver conseguito nel 1989 la laurea in Ingegneria Navale e Meccanica presso l'Università di Genova, l'Ingegnere Marcello Giordano inizia la sua scalata verso il successo, collezionando incarichi sempre più importanti alle dipendenze di Fincantieri, dove lavora fino al novembre 2006, quando approda in RCN per gestire la produzione degli stabilimenti di Messina e Pietra Ligure. "In Fincantieri ho ricoperto diversi ruoli e ho avuto modo di imparare molto. Fra i progetti che ho seguito - prima come

responsabile di commessa, poi come direttore di varo, fino a diventare responsabile dei centri produttivi di Palermo e di Castellammare di Stabia, sono stato responsabile - insieme ad alcuni tecnici della McKinsey (quotata società di consulenza) di uno studio sull'ottimizzazione della produttività delle officine.

Dallo studio è emerso che i tempi morti di lavorazione sono tutt'altro che trascurabili, ma riducibili in maniera considerevole con una corretta riorganizzazione dei tempi, delle risorse e del layout delle officine. Per ottimizzare il lavoro, occorre una pianificazione estremamente dettagliata, da verificare periodicamente con tutti i responsabili della produzione". Grazie anche alle conclusioni dello studio, Marcello Giordano ha saputo affrontare con la massima professionalità e sicurezza la sfida in RCN. La costruzione, presso lo stabilimento di Messina, dei cinque catamarani commissionati a Rodriquez Cantieri Navali dal Sultanato dell'Oman è solo un esempio del compito gravoso da svolgere. "Per affrontare nel migliore dei modi una commessa così impegnativa abbiamo potenziato la struttura produttiva del cantiere di Messina attribuendo mansioni ben definite ai singoli ruoli".

Ma la responsabilità dell'Ing. Giordano non si ferma a Messina. Anche la produzione del cantiere di Pietra Ligure, che si differenzia da quella di Messina principalmente per il diverso layout utilizzato per la produzione delle imbarcazioni - a Messina su piano orizzontale, a Pietra Ligure su piani inclinati - fa capo a lui, dal momento che entrambi gli stabilimenti realizzano fast ferries in alluminio

di diverse dimensioni. Giordano gestisce 20 impiegati e 350 operai, compreso l'indotto in un settore - quello della cantieristica navale - caratterizzato oggi "da margini bassi e concorrenza sempre più agguerrita, dove sono sempre più necessarie nuove strategie per rendere più efficiente la struttura del cantiere, sfruttandone le competenze peculiari".

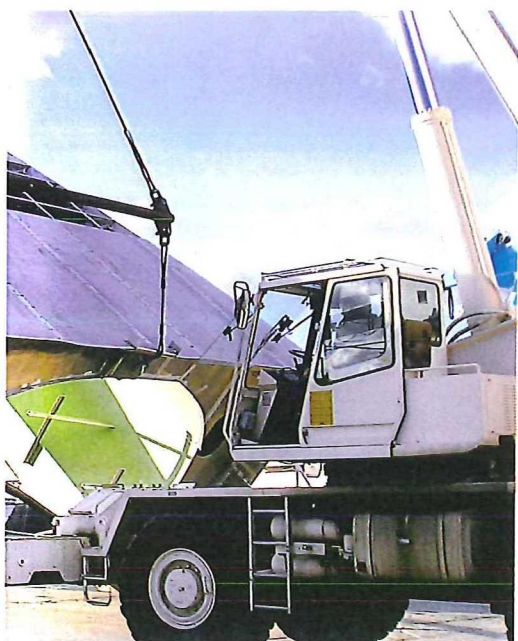
Se in stabilimento dai suoi collaboratori pretende il massimo rendimento, con loro ha altresì instaurato un rapporto basato sulla franchezza e sullo scambio continuo di informazioni, in modo che tutti si sentano partecipi dei risultati raggiunti. "La motivazione dei collaboratori è un aspetto fondamentale".

Nella sua attività le competenze gestionali delle risorse umane e dei conti economici, legate alla capacità di programmazione e alle conoscenze tecniche, indispensabili per la responsabilità di produzione, fanno parte di quelle grandi gratificazioni professionali che compensano "ampiamente la scarsa disponibilità di tempo libero e la continua condizione di stress che il coordinamento di tanti reparti, ognuno con le sue peculiarità, necessariamente comporta".

A 41 anni appena compiuti si considera più che soddisfatto del suo lavoro.

"Il percorso professionale intrapreso mi ha permesso di maturare una grande varietà di esperienze e competenze, grazie alle quali oggi posso rivestire l'importante e duplice ruolo affidatomi dal gruppo Rodriquez.

A meno di un anno dal mio ingresso nel gruppo, il mio unico obiettivo è la stabilità e l'ottimizzazione del cantiere che gestisco". Per dimostrare a tutti quanto vale.



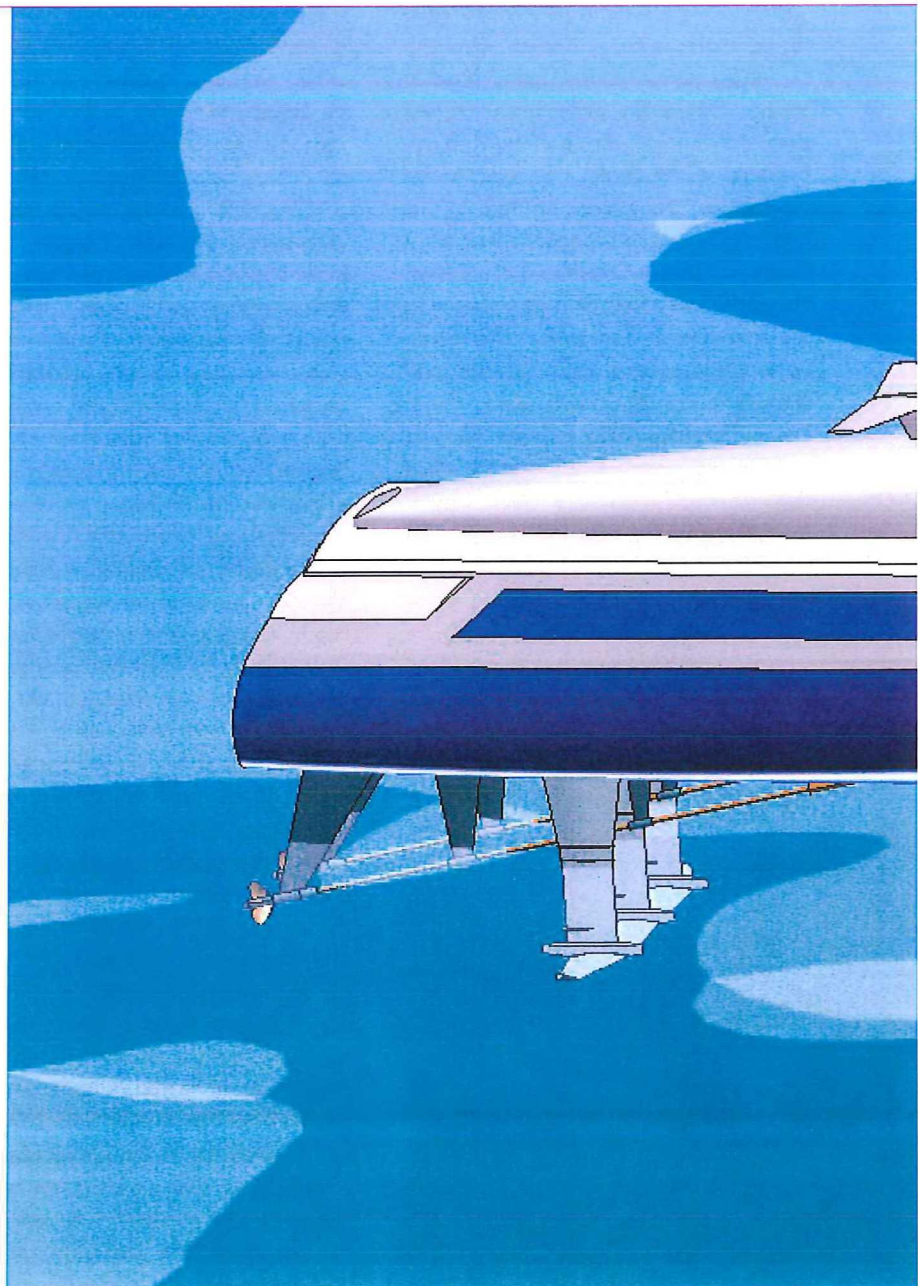


# Underwater Revolution

**Reduced fuel consumption, comfort, speed, and greater operational capability. The first two prototypes of an innovative hydrofoil with fully-submerged foils: a new means of transport for short and medium routes, destined to attract a lot of attention**

For over fifty years Rodriquez Cantieri Navali has built high-speed ships for the transport of passengers and freight all over the world. And, since 1956, Rodriquez has been at the forefront of the construction of hydrofoils with surface-piercing foils. Today, almost fifty years later, this type of hydrofoil continues to be regarded as one of the most economical vessels to operate, thanks, above all, to its high speed-to-power ratio. The advent of the hydrofoil was an important innovation in the field of passenger transport and, since building their first hydrofoil, Rodriquez has never ceased to invest in research and innovation, well aware that they are both fundamentally important in the sector in which the firm operates.

The Foilmaster class hydrofoils are tangible proof of this awareness. They have a capacity of up to 250 passengers and a cruising speed of 38 knots with an installed power of only 4000 kW. To this end, Rodriquez has undertaken - and continues to undertake - research projects jointly financed by the Italian Ministry of Education, Universities, and Research and the European Union. In its never-ending quest for improvement, Rodriquez has for some time been working on a research project to develop a new and even more efficient type of hydrofoil with fully-submerged foils, intended to replace the traditional craft with surface-piercing foils. The project has involved the design and the development of two prototypes, at present nearing completion at the company's Messina shipyard. "Compared to hydrofoils with surface-piercing foils," says Michele Sferrazza, Rodriquez research and development





# Rivoluzione sott'acqua

**Consumi ridotti, comfort, velocità e operatività maggiori. In costruzione i primi due prototipi di un aliscafo innovativo ad ali immerse. Nasce un nuovo mezzo di trasporto per rotte a medio e breve raggio. Destinato a far parlare di sé**



**C**ostruire e vendere in tutto il mondo navi ad alta velocità per trasportare merci e passeggeri. È il compito di Rodriguez Canteri Navali che, fin dal 1956, si è inoltre distinta per la realizzazione di aliscafi ad ali intersecanti.

Fra i mezzi veloci, l'aliscafo, a distanza di oltre cinquant'anni, continua a essere uno fra i più economici soprattutto grazie al rapporto prestazioni-potenza.

La nascita dell'aliscafo negli anni Cinquanta rappresentò una grande novità per il trasporto dei passeggeri. Fin dalla realizzazione del primo esemplare, Rodriguez non ha mai smesso di investire in ricerca e in innovazione, consapevole dell'importanza fondamentale che questi due aspetti giocano nel settore in cui opera. La classe di aliscafi Foilmaster rappresenta la prova tangibile di questa consapevolezza. Questi mezzi sono infatti in grado di trasportare fino a 250 passeggeri a una velocità di 38 nodi con una potenza installata di soli 4000 kW. In quest'ottica Rodriguez ha sviluppato e continua a sviluppare progetti di ricerca co-finanziati dal MIUR (Ministero dell'Istruzione dell'Università della Ricerca) e dalla Comunità Europea. E proprio in tema di aliscafi Rodriguez ha da tempo avviato un complesso progetto di ricerca per realizzare un nuovo e ancora più efficiente modello di aliscafo, nato dall'idea di superare il concetto dell'aliscafo tradizionale: l'aliscafo ad ali immerse. Gli studi condotti fino a oggi hanno portato alla costruzione di due prototipi, oggi ormai in fase di ultimazione nel cantiere di Messina.

"Rispetto ai modelli ad ali intersecanti" racconta l'ingegner Michele Sferrazza, responsabile Ricerca e Sviluppo di RCN " il modello ad ali immerse presenta notevoli



manager, "the fully-submerged foil system offers notable advantages in terms of stability, speed, and operational capacity." The most outstanding feature of these innovative hydrofoils is the fact that the foil surfaces are completely below the water surface, which greatly reduces their sensitivity to wave motion. Sferazza continues: "The result will be improved passenger comfort in all sea states and, by reducing the vessel's resistance to the water, higher speed with the same installed power, as well as greater ability to deal with adverse weather conditions." Built entirely of welded aluminum alloy, with foils in high-resistance steel, the new hydrofoil will be 37 meters in length and be able to carry 245

passengers at around 48 knots, thanks to two engines developing 2,320 kW each. "The two prototypes will be developed with two different propulsion systems: one with traditional fixed-pitch propellers and a two-speed gearbox," Sferazza notes. The first gear will serve to reach the speed required for take-off - 24 to 30 knots - within 15 to 20 seconds, allowing the hull to emerge from the water without overloading the engines, while the second gear exploits all the available power. "The second prototype is fitted with an azimuth propeller," he adds. Thus the hydrofoil with fully-submerged foils "is suitable for use on short- and medium-range routes" for passenger transport.

Thanks to its characteristics - stability and higher speeds, lower fuel consumption (950 liters per hour), greater operational capability (approximately 20 per cent more days in the course of a year), and the higher financial returns - it could well replace traditional hydrofoils, becoming an innovative means of transport. The tests of the prototype with traditional propellers will start in the late summer, those of the one with an azimuth propeller soon afterwards. The completion of this project will allow RCN to increase its technological advantage over its worldwide competitors, confirming the importance it gives to specialization and innovation that has always set all the firms in the group apart from other shipbuilders.





vantaggi in termini di stabilità, velocità e operatività". La caratteristica principale di questo aliscafo innovativo consiste nella profondità di immersione degli elementi portanti, le ali, che trovandosi a una profondità maggiore rispetto ai modelli tradizionali, risentono in modo minore del moto ondoso. "Ne deriva – continua Sferazza – un comfort maggiore per i passeggeri in ogni condizione di mare, una minore resistenza all'avanzamento e quindi una maggiore velocità a parità di potenza installata, una maggiore operatività in condizioni meteo avverse".

Il nuovo aliscafo, realizzato interamente in lega di alluminio saldata, con ali in acciaio ad elevata resistenza, avrà una

lunghezza di 37 metri e sarà in grado di trasportare 245 passeggeri a circa 48 nodi, grazie a due motori da 2.320 kW ciascuno. "I due modelli si differenziano per il sistema propulsivo: il primo è di tipo tradizionale ad elica, con riduttore a due marce", la prima per aggiungere la velocità di decollo – 24-30 nodi – in 15-20 secondi e l'uscita dall'acqua senza sovraccarico dei motori, e la seconda per sfruttare tutta la potenza erogabile. "Il secondo prototipo presenterà un sistema propulsivo a piede poppiere".

L'aliscafo ad ali immerse "si presta a essere utilizzato in rotte di breve-medio raggio" di trasporto passeggeri. Grazie alle sue caratteristiche – stabilità e velocità

maggiori, minor consumo (950 litri/h), maggiore operatività (ca. +20% gg nell'arco di un anno) e l'elevato rendimento economico – si candida a sostituire gli aliscafi tradizionali e a diventare un nuovo mezzo di trasporto. I collaudi del prototipo con propulsione ad elica inizieranno a fine estate, per procedere successivamente con i test del prototipo a piede poppiere.

La realizzazione di questo progetto consentirà a RCN di aumentare il già esistente gap tecnologico rispetto ai concorrenti di livello mondiale, confermando la grande attenzione verso la specializzazione e l'innovazione che da sempre contraddistinguono tutte le aziende del Gruppo rispetto ad altri costruttori di navi.





## Behind the Scenes

**The experience and know-how of the foil department of the Messina shipyard: for flying over the water**

**S**peed, efficiency and comfort: these are the most outstanding features of a Rodriquez Cantieri Navali hydrofoil. The Messina shipyard, the headquarters of the Rodriquez Group, has been building hydrofoils since 1956, and the foil department is the beating heart of the output, which today amounts to more than 250 vessels. Pietro Paone, who boasts 27 years of experience worldwide on board Rodriquez boats, is manager of the department: he is in charge of 12 workers who are concerned with the integral construction of the foils for RCN hydrofoils, from the shaping, welding, and assembly

of the sheet metal, right up to the fitting of the finished foils to the vessels. "The department makes use of the most advanced technologies," Paone explains, "but the high quality of Rodriquez foils is ensured above all by the skill and experience of our workers. The production of the foils for hydrofoils requires a number of very delicate stages — such as the welding of the parts — which require a profound knowledge of the materials used and the procedures." The foil department works in synergy with the yard's tool shop, where the parts are given their final profiles using CAD/CAM programs.



## Il lavoro dietro le quinte

**Esperienza e competenza nel Reparto Ali del cantiere di Messina. Per volare sull'acqua**

**V**elocità, efficienza e comfort. Queste le caratteristiche principali della navigazione a bordo di un aliscafo RCN. Nel cantiere di Messina, quartier generale del gruppo Rodriquez, si costruiscono aliscafi dal 1956 e il reparto Ali è il cuore pulsante della produzione, che a oggi ammonta a più di 250 esemplari. Pietro Paone vanta un'esperienza di ben 27 anni in tutto il mondo a bordo di imbarcazioni Rodriquez ed è responsabile del reparto; sotto la sua gestione 12 operai si occupano della costruzione integrale delle ali degli aliscafi RCN, dalla lamiera grezza alla sagomatura, dalla saldatu-

ra all'assemblaggio, fino al definitivo montaggio a bordo. "Il reparto si avvale delle tecnologie più avanzate", racconta Pietro Paone "ma l'alta qualità delle ali Rodriquez è garantita soprattutto dall'abilità e dall'esperienza dei nostri operai. La lavorazione delle ali di un aliscafo procede attraverso fasi molto delicate - come la saldatura dei particolari - che richiedono una grande conoscenza del materiale e delle procedure". Il Reparto Ali lavora sinergicamente col Reparto Utensili del cantiere, dove, grazie a sistemi di programmazione CAD-CAM, i particolari vengono portati a profilo finito.



**Viaggio breve.**

**Vacanza**

**lunga.**

**Powered by MTU.**



[www.mtu-online.com](http://www.mtu-online.com)



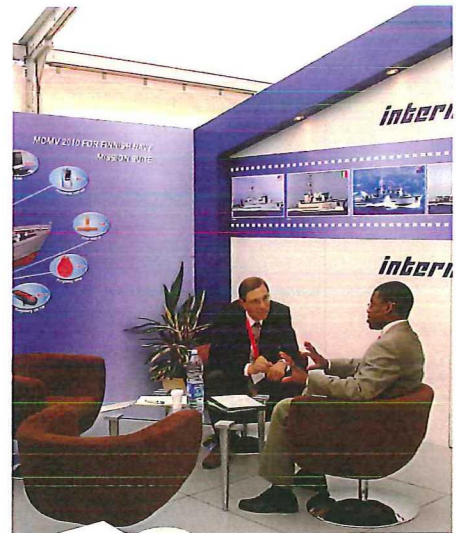


## Intermarine Participates in UDT Europe

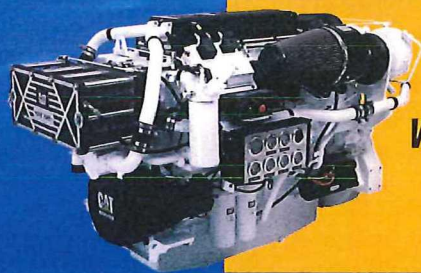
Intermarine has successfully taken part in the Undersea Defence Technology conference and exhibition in Naples - UDT Europe - the leading international event devoted to undersea defense, which is held in a different country every year. From 5 to 7 June the event celebrated its twentieth edition in Naples, where the attention of the defense community was focused on dual use technologies. In its own exhibition space Intermarine displayed details of the design and equipment of its new mine countermeasures vessels for the Finnish Navy, arousing the interest of some of the most important figures in the world of defense in Italy, including Admiral Giampaolo Di Paola, Chief of Defense Staff; General Gianni Botondi, Secretary General of Defense; Admiral Paolo La Rosa, Chief of Staff of the Italian Navy; Admiral Dino Nascetti, Director-General of Naval Armaments. The next UDT Europe event will take place in 2008 in Glasgow, Scotland.

## Intermarine partecipa a UDT Europe

Grande successo per Intermarine in occasione dell'appuntamento con Undersea Defence Technology in depth, UDT Europe, la più autorevole mostra internazionale di difesa sottomarina, che ha la particolarità di svolgersi ogni anno in una nazione diversa. Dal 5 al 7 giugno la manifestazione ha festeggiato a Napoli la sua ventesima edizione, focalizzando l'attenzione del mondo militare sulle tecnologie "dual use". All'interno del proprio spazio espositivo Intermarine ha presentato il progetto e l'equipaggiamento del nuovo cacciamine per la Marina finlandese, suscitando l'interesse di alcuni dei personaggi più importanti del panorama della Difesa italiana, fra cui l'Amm. Giampaolo Di Paola - Capo di Stato Maggiore alla Difesa, il Gen. Gianni Botondi - Segretario Generale alla Difesa, l'Amm. Paolo La Rosa - Capo di Stato Maggiore della Marina Militare Italiana, l'Amm. Dino Nascetti - Direttore Generale degli Armamenti Navali. Il prossimo appuntamento con UDT Europe sarà a nel 2008 a Glasgow, in Scozia.







*We give power to your goals*

*Noi di CGT forniamo motori Caterpillar con tecnologia ACERT® per il controllo totale di iniezione e combustione, nel rispetto delle più severe normative sulle emissioni. Massima affidabilità e sicurezza anche nelle grandi traversate. Assistenza in ogni porto del mondo.*





## Intermarine Conference at IMDEX Asia 2007

**P**rotagonist on all fronts: for Intermarine the International Maritime Defence Exhibition and Conference, an important biennial event that took place in Singapore from 15 to 18 May, was an opportunity for assuming a double role: that of exhibitor and the unusual one of speaker.

The number of visitors to the large 36-square-meter stand of the Italian area of the event exceeded even the most optimistic expectations: they included Senator Lorenzo Forcieri and delegations from the Italian and foreign navies.

On the occasion of the Naval Platform Technology Seminar 2007 (NPTS 2007), Osvaldo Facchinetti, Business Manager of Intermarine, and Commander Ilja Hakanpaa Project Manager of the Finnish Navy presented the plans for the mine countermeasures vessels that the Finnish Navy has ordered from the Sarzana shipyard, meeting with great success among the participants thanks to the innovative integrated system of equipment characterizing this project.

## Conferenza Intermarine all'IMDEX Asia 2007

**P**rotagonista su tutti i fronti. Per Intermarine la International Maritime Defence Exhibition & Conference, importante manifestazione biennale dedicata alla Difesa Marittima, che si è tenuta a Singapore dal 15 al 18 maggio, ha rappresentato l'occasione per svolgere un duplice ruolo: quello di espositore e quello più inconsueto di relatore. Oltre ogni più rosea aspettativa l'affluenza nell'ampio stand di trentasei metri quadrati nell'area italiana della manifestazione, visitato dal Senatore Lorenzo Forcieri e da alcune delegazioni di Marina italiana ed estere.

In occasione del seminario NPTS 2007 (Naval Platform Technology Seminar 2007) l'ingegner Osvaldo Facchinetti, Business Manager di Intermarine, e il Comandante Ilja Hakanpaa Project Manager della Marina Finlandese hanno invece presentato il progetto del cacciamine commissionato dalla Marina Militare Finlandese al cantiere di Sarzana, riscuotendo un grande consenso fra i partecipanti grazie all'innovativo sistema integrato di equipaggiamenti che caratterizza questo particolare progetto.





## Rodriquez on Linea Blu Program

The RCN shipyard in Pietra Ligure has been featured on the small screen. On Saturday 7 July a RAI (the Italian state broadcaster) crew visited Rodriquez Cantieri Navali's original yard to record an installment of Linea Blu, a popular Saturday afternoon program on the RAI 1 channel. During the episode, Donatella Bianchi, the program's host, interviewed Antonio Luciano, a former RCN employee, Luigi De Vincenzi, the mayor of Pietra Ligure and Roberto Olcese Responsible of the Yard.

## Rodriquez a Linea Blu

Il cantiere RCN di Pietra Ligure protagonista sul piccolo schermo. Sabato 7 luglio una troupe della Rai ha visitato la sede storica della Rodriquez Cantieri Navali per registrare una puntata di Linea Blu, la nota trasmissione del sabato pomeriggio di Rai Uno. Nel corso della puntata, Donatella Bianchi, conduttrice del programma, ha intervistato Antonio Luciano, ex dipendente di RCN, Luigi De Vincenzi, sindaco di Pietra Ligure e Roberto Olcese Responsabile del Cantiere



Victory Communication - Alghero (Milano)

RG



### Atisa Aero-Termica Italiana Spa

20010 Bareggio (MI) - Via Gallina, 51 - Tel. ++39.02.903.131 Fax ++39.02.903.61279 - info@atisa.it - www.atisa.it  
16149 Genova - Torre WTC - Via de Marini, 1 - Tel. ++39.010.640281 Fax ++39.010.6424950 - info@atisage.it

Leader nella realizzazione di impianti HVAC chiavi in mano a bordo di navi e nella produzione dei relativi componenti, Atisa è un'azienda dinamica, sicura ed affidabile...su tutti i mari!  
Leader in the realization of HVAC plants turn key on board of ships and in the production of the relevant components, Atisa is a dynamic and reliable company...all over the seas!



## Welcome

In the last few months the Rodriguez Group has enhanced its top management team with outstanding new arrivals. Since December 2006 Rodriguez Cantieri Navali's new managing director has been Gianclaudio Neri, who was previously employed by the IMMSI Group - the holding company that includes RCN - as the general manager of Piaggio. Newcomers to the group in 2007 include, since January, Gennaro Maselli, the new personnel and administration manager, Francesco Bombaci, purchasing manager since March and, since June, Rosario Ruggieri, the new production manager. On behalf of the whole staff, may we wish them all the warmest of welcomes.



## Benvenuti

negli ultimi mesi il Gruppo Rodriguez ha arricchito il proprio top-management con nuovi e illustri arrivi. Dal dicembre 2006 il nuovo Amministratore Delegato di Rodriguez Cantieri Navali è Gianclaudio Neri, già membro del gruppo Immsi - holding di cui fa parte anche RCN - ed ex Direttore Generale della Piaggio. Fra i nuovi arrivi del 2007, Gennaro Maselli, nuovo Responsabile Personale e Organizzazione di Gruppo, Francesco Bombaci, Responsabile Acquisti di Gruppo da marzo e Rosario Ruggieri, approdato in giugno a RCN e nuovo Responsabile Produzione del Gruppo. A tutti loro un caloroso benvenuto da parte di tutto lo staff.



**C**ONSORZIO  
**I**MPRESE  
**N**AVALMECCANICHE  
**S**PEZZINE

**COMPANIES' POOL**  
ALEMAR - ALMARINA  
CIMEL - CANT.NAV. BOCCA DI MAGRA  
ECOMAR - FRANZIN  
NAVALMARE - INTEC  
M.T.M. - N.TECNOMARINE  
OTNI - SOLMAR

**Construction, fitting out,  
maintenance and repair of steel  
special alloy, FRP and wooden ships/crafts**

Via delle Pianazze, 74 - 19136 LA SPEZIA  
Tel. +39 0187 983251 - Fax +39 0187 983252  
e-mail: Cins.sp@libero.it

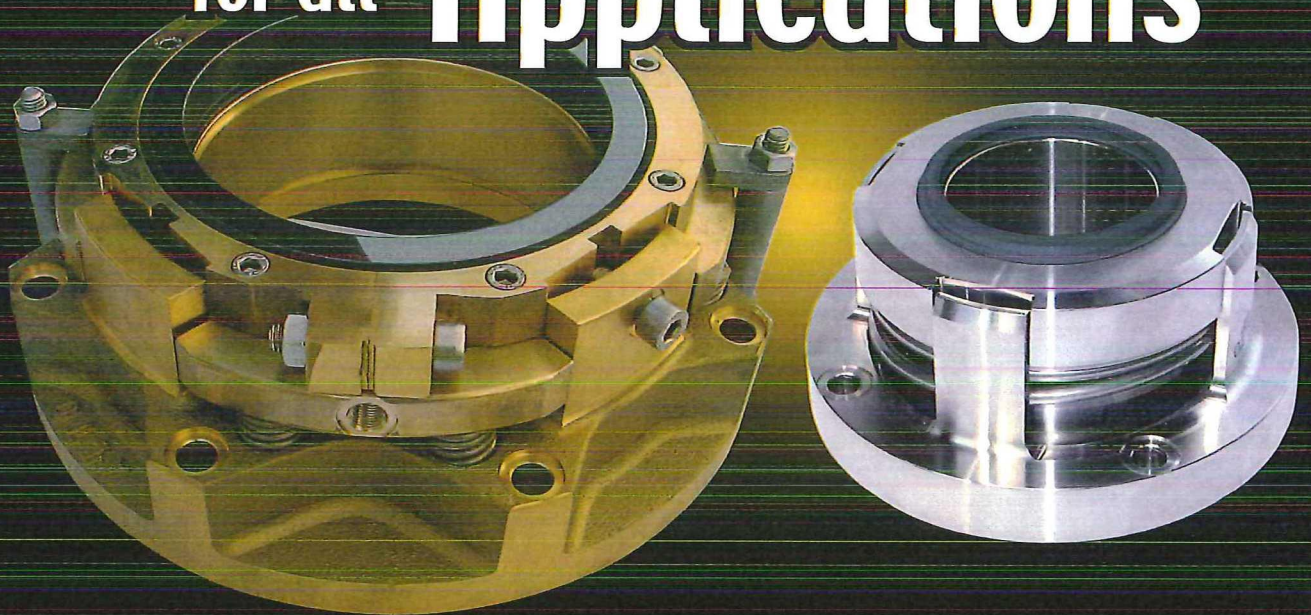


Quality System ISO 9001:2000  
Ri.Na. Certificate n. 12583/05/S  
I Q NET n. IT-42268

NATO AQAP 120 Quality System - Certified by Italian Ministry  
of Defense 002-00 - Builder Code NATO A 0911



# One Solution for all Applications



**F**or over 40 years, Fluiten has been designing and manufacturing Mechanical Seals. Over this period, we have developed mechanical seals for the widest range of applications and for ever more demanding working conditions.

Buying Fluiten means working with a company that, thanks to extensive technological experience in the field, can resolve any fluid sealing problem.

Moreover, with our worldwide technical assistance network, we guarantee competent and prompt after-sales service.



**FLUITEN**

**FLUITEN ITALIA** SpA  
20016 Pero (Milano) Italy  
Via L. Da Vinci, 14

Tel. +39 02. 339403.1-Fax +39 02. 3538641  
E-mail: [info@fluiten.it](mailto:info@fluiten.it) [www.fluiten.it](http://www.fluiten.it)





# Progettiamo Costruiamo Arrediamo

## Solide Realtà

Oggi la Air Naval si propone come una delle aziende leader nel settore dell'arredo aereo navale e ferroviario. Si avvale di una equipe di tecnici professionisti in grado di risolvere sul campo i problemi dei propri clienti. L'Azienda dispone di macchinari tecnologicamente all'avanguardia, che consentono di realizzare manufatti di carpenteria leggera, media e pesante in ferro, acciaio inox ed alluminio. A completamento, il reparto di falegnameria è in grado di effettuare qualsiasi lavorazione in legno, stilizzando e rifinendo particolari di arredamento, di interni ed esterni.

**AIR NAVAL**  
Aeronautics carpenters & interior