

CAMBIO DELLA GUARDIA AI VERTICI DELLA SOCIETÀ

Alessandro Becce ad F2i Holding Portuale

Il manager arriva al vertice della controllata di F2i Sgr dopo il recente accordo di acquisizione della società MarterNeri



Alessandro Becce

MILANO – F2i Sgr, il principale Fondo Infrastrutturale italiano, annuncia la nomina, a decorrere da questo marzo, di Alessandro Becce ad amministratore delegato di FHP (F2i Holding Portuale), il maggiore operatore italiano attivo nella gestione dei terminal portuali per rinfuse. FHP opera in quattro terminal a Carrara, Marghera e Chioggia e ha recentemente annunciato l'accordo per l'acquisizione della società MarterNeri, con attività a Monfalcone e Livorno.

Alessandro Becce - dice la nota della società - porta in FHP una lunga esperienza internazionale nel settore portuale. Prima di unirsi al

gruppo è stato amministratore delegato di Vecon, società del gruppo di Singapore PSA. Precedentemente ha rivestito cariche apicali in attività portuali in Turchia, Croazia, Arabia Saudita. È stato chief executive officer delle attività terminalistiche a Cagliari e La Spezia del gruppo Contship. Dal 2000 al 2004 è stato presidente dell'Autorità Portuale Savona Vado. Dal 2020 è presidente della sezione Porto Confindustria Venezia - Rovigo.

F2i Sgr ha ringraziato l'amministratore delegato uscente, Paolo Dello Iacono per il lavoro svolto in questi anni, anche difficili, a favore di FHP.

TRA I PORTABANDIERA DEL LUSSO NELLA GRANDE NAUTICA

The Italian Sea Group: approvato il bilancio

Ottima crescita di tutti gli indicatori economico-finanziari: ricavi totali (+16,1%) e EBITDA (+49,8%)



Giovanni Costantino

MARINA DI CARRARA – L'assemblea dei soci di The Italian Sea Group S.p.A. (la "Società"), operatore globale della nautica di lusso, comunica di aver approvato il bilancio della società relativo all'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020 redatto secondo i principi contabili internazionali IFRS.

"Sono molto orgoglioso degli

straordinari risultati che abbiamo conseguito nel 2020 sia in termini di crescita di ricavi e marginalità, sia per l'incremento significativo dei nuovi contratti che hanno fatto crescere l'order book a 605 milioni di Euro. Nonostante la grave pandemia scoppiata la scorsa primavera e ancora in corso, abbiamo assunto 96 dipendenti e ottenuto ottimi risultati a conferma della solidità del nostro modello di business e del crescente apprezzamento da parte di tutti gli operatori del settore dell'altissima qualità dei nostri yacht e dei servizi offerti all'interno del nostro cantiere - commenta Giovanni Costantino, Founder & ceo di The Italian Sea Group - Il nostro DNA si contraddistingue da sempre per la capacità di offrire una totale esperienza nel mondo del lusso, fatta di qualità, attenzione ai dettagli, design, arte, innovazione e prestigio, caratteristiche che rappresentano l'essenza del vero Made in Italy".

Ecco i principali risultati dell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2020

rispetto al 31 dicembre 2019:

- Ricavi totali[1]: 116,4 milioni di Euro rispetto a 100,3 milioni di Euro (+16,1%);

- EBITDA[2]: 14,5 milioni di Euro rispetto ai 9,7 milioni di Euro (+49,8%), con un'incidenza sui ricavi pari al 12,5%;

- EBIT[3]: 9,4 milioni di Euro rispetto a 4,5 milioni di Euro (+108%), con un'incidenza sui ricavi pari al 8,1%;

- Risultato Netto: 6,2 milioni di Euro rispetto a 0,43 milioni di Euro;
- Indebitamento Finanziario Netto pari a 3,8 milioni di Euro in miglioramento rispetto a 12,2 milioni di Euro al 31 dicembre 2019;

- Il valore complessivo dei contratti in essere relativi a yacht non ancora consegnati alla clientela al netto dei ricavi già iscritti nel conto economico (Net Backlog) al 31 dicembre 2020 (shipbuilding e refit) è pari a circa 432 milioni di Euro, 3,7x i Ricavi totali;

- Sono attualmente in produzione n. 19 yacht e mega yacht.

CON IL "CARE MANAGER" E GLI ZAINETTI SANIFICATORI

Moby, Tirrenia e Toremar destinazione sicurezza

Importanti misure anche nel settore della ristorazione a bordo



MILANO – Moby, Tirrenia e Toremar, le Compagnie del Gruppo Onorato Armatori, sono anche e soprattutto sinonimo di sicurezza sanitaria totale a bordo - sottolinea in una nota il gruppo - con misure antiCovid innovative che hanno funzionato molto bene la scorsa estate.

Una formula, quindi, che non solo non lascia, ma addirittura raddoppia con una nuova importante iniziativa: il personale addetto alle pulizie sulle navi sarà dotato di un apposito zainetto atomizzatore elettrostatico che vaporizzerà un apposito prodotto

sanificante disinfettante, approvato dal Ministero della Salute, per la sanificazione continua di cabine e ambienti comuni. Una tecnologia assolutamente innovativa che rafforza ulteriormente il viaggio in totale sicurezza sulle navi delle Compagnie del Gruppo Onorato Armatori.

Questo ulteriore tassello dell'assoluta sicurezza a bordo delle navi di Moby, Tirrenia e Toremar si aggiunge alle misure anti Covid che hanno funzionato benissimo e sono state apprezzate dai viaggiatori nella scorsa stagione, a partire dalla figura del care manager,

appositamente dedicata ai controlli sulle navi, che affianca il medico di bordo sulle percorrenze più lunghe e tutto il personale nella tutela della sicurezza.

E le Compagnie del Gruppo Onorato quest'anno hanno elaborato anche una strategia mirata alla specifica formazione di tutte le figure preposte alla sicurezza, in grado di dare in ogni istante e in ogni situazione le migliori risposte ai viaggiatori.

In più, torneranno le altre misure antiCovid per cui Moby, Tirrenia e Toremar sono state all'avanguardia: misurazione della temperatura prima di salire a bordo, schermi di plexiglass alle reception e alle casse, sanificazione continua da parte del personale di tutti gli spazi comuni, controlli sul corretto utilizzo delle mascherine e per evitare ogni assembramento, sedute alternate nelle sale poltrone o nei saloni per i passeggeri.

Anche per quanto riguarda la ristorazione niente verrà lasciato al caso: confezioni monouso, servizio da parte dei camerieri anche al self service, senza possibilità per i passeggeri di toccare direttamente il cibo. E torna, dopo il grande successo della scorsa stagione, la possibilità di consumare la cena direttamente in cabina, con il room service che permette di rimanere in assoluta sicurezza solo con la propria famiglia, come a casa propria, per tutta la durata della traversata.

IN UN 2020 CON POCA NAVIGAZIONE MA TANTI SINISTRI

"Pandemia" anche nautica tra collisioni e incagli



GENOVA – Gli incidenti nautici più frequenti nel 2020? Secondo un rapporto riferito dal sito "Liguria Nautica" sono stati collisioni e incagli. Ma anche danni causati da eventi atmosferici e urti in banchina hanno accompagnato i diportisti in una stagione così strana come quella dello scorso anno, marchiata indebilmente dalla pandemia.

A rivelarlo è l'analisi sulla sinistrosità nella nautica realizzata da STB Italia, società di Genova specializzata in consulenze e perizie per la nautica da diporto e commerciale, che ogni anno redi-

ge un rapporto per le compagnie assicurative e i professionisti del settore.

Lo scorso anno il sinistro più ricorrente è stata la collisione. Nel 2020 STB Italia ne ha registrate 131, pari al 36% degli incidenti. Seguono gli incagli, con 87 episodi, pari al 24%, poi i danni da cattivo tempo, registrati 43 volte nel 12% dei sinistri e gli urti in banchina: nel 2020 ne sono avvenuti 20, pari al 5% degli incidenti. Uno degli ultimi incagli è avvenuto a Caprera, a metà ottobre.

La classifica prosegue con 14 episodi di danni ai motori (4%), 11 affondamenti (3%), 10 denunce per danni in cantiere e durante il trasporto (3%) e poi i fulmini, che hanno danneggiato 8 barche (2%). Ridotti gli episodi di furto (7) e incendio (2). Percentuali molte basse permangono per i sinistri derivati da affondamenti, a dimostrazione della "stranezza" emersa in alcuni anni, dal 2009 al 2015, coincisi con la crisi del leasing nautico e con un picco di barche che misteriosamente andavano a fondo o prendevano fuoco.

IL WEBINAR DEL PROPELLER CLUB PORT OF TRIESTE

Porto Franco internazionale ed extradoganalità territoriale

La storia del sito e le proposte per poter iniziare concretamente alcune produzioni in regime agevolato

TRIESTE – Le ragioni storiche che hanno determinato la creazione del Porto Franco internazionale di Trieste, pur a seguito di recenti interventi sulla normativa, non trovano piena attuazione a più di settant'anni dal Trattato di Pace del Dopoguerra.

Un webinar del Propeller Club di Trieste ha cercato di fare il punto della situazione, anche alla luce delle recenti polemiche apparse sui media nazionali di settore proprio in merito a presunti, immotivati vantaggi dello scalo del Friuli Venezia Giulia. Relatori all'incontro Stefano Zunarelli, docente di Diritto della Navigazione all'Università di Bologna, Stefano Visintin, presidente Confetra FVG e Enrico Samer, presidente e ad di Samer & Co. Shipping SpA.

L'incontro è stato introdotto dal professor Stefano Zunarelli, già consulente del governo nazionale.

Extradoganalità territoriale, la possibilità di realizzare insediamenti industriali e la scarsa attenzione di politica e istituzioni alla tematiche del riconoscimento effettivo delle norme. Sono state queste le colonne portanti dell'intervento, segnato da una precisa elencazione della normativa che definisce il Porto Franco internazionale di Trieste. «La regolamentazione è stata spesso letta come "residuo bellico" piuttosto che regime ben vigente - ha ricordato il professor Zunarelli - ma è importante partire dal dato letterale delle norme, dalle quali emerge la forza con la quale si è inteso riconoscere certe prerogative, rispetto ad altre realtà

portuali».

L'eliminazione del Porto Franco internazionale di Trieste dalla lista delle zone franche con l'inserimento nella lista delle aree extradoganali dell'Unione Europea: è questa la proposta di Confetra FVG, ricordata dal presidente Stefano Visintin come la strada maestra da imboccare lungo un percorso necessario per ottenere il pieno riconoscimento del regime di Porto Franco internazionale. Tale proposta era già stata fatta propria dal presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, Zeno D'Agostino, lo scorso luglio durante un'audizione davanti le Commissioni regionali competenti.

«Concretamente quello che si chiede è che il governo italiano notifici alla Commissione Eu-

ropea l'inserimento Porto Franco internazionale di Trieste nella lista dei territori extradoganali dell'Unione Europea, dal momento che l'Agenzia delle Dogane lo ritiene indispensabile - ha spiegato Visintin - per dare il via libera alle produzioni industriali di prodotti destinati in Europa».

Tuttavia, ha ricordato ancora il presidente Confetra FVG, nell'attesa di questo intervento governativo, la stessa Agenzia delle Dogane riconosce la possibilità di lavorazioni industriali i cui prodotti sono destinati fuori dall'Unione Europea: è quindi da questo tipo di produzioni che possono partire subito, se nel tavolo paritetico Dogane/Autorità di Sistema Portuale si definiranno concretamente le procedure di autorizzazione.

DGR training
FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL TRASPORTO DI MERCE PERICOLOSA



"IATA ACCREDITED TRAINING SCHOOL"
MEMBRI DELL'ICAO - FIATA TRAINING PROGRAM"
MEMBRI DELL'ARCHIMEDE MARITIME TRAINING NETWORK
CORSI DGR E ADR APPROVATI DALLA LUFTHANSA
CORSI DI FORMAZIONE ADR, RID E IMDG
ISTRUTTORI FORMATI ALLA IATA A GINEVRA
CONSULENTI ADR E RID
FORMATORI CON ESPERIENZA AEROPORTUALEVENTENNALE
COSTI CONTENUTI



www.dgrtraining.it

DGR Training S.r.l.s.
Via Aldo Moro 19 24050 Zanica (BG)
Tel: +39 035 672303
E-mail: info@dgrtraining.it