

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

9 NEW

SHIPPING

1 NEW

LOGISTICA

3 NEW

PORTI



Contenuto per gli Abbonati | S2S+

SHIPPING

I provveditori di bordo denunciano gli eccessi di burocrazia che ostacolano il settore

Al centro della 52^a assemblea ANPAN le principali criticità che ostacolano il lavoro dei fornitori delle navi. Dal rilascio del protocollo Alto mare per l'esenzione dell'IVA, al difficile accesso ai porti, fino al limite dei 9.000 euro per Item di bolletta

2 MAGGIO 2023 ALLE ORE 08:08



Roma - Si è tenuta a Roma, presso la Sala Empire del Radisson Blu GHR Hotel dei Parioli, la 52^a assemblea di ANPAN (Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali) dedicata al tema 'Navigare insieme nel futuro', la prima da presidente di Vittorio Parmigiani (General Manager di Marine Consultant and Services), nominato al vertice dell'associazione nel maggio del 2022.



Vittorio Parmigiani

Nella sua relazione iniziale, il leader dei fornitori di bordo si è concentrato sull'analisi dell'attuale contesto macroeconomico e geopolitico, per poi approfondire i temi che più riguardano da vicino gli associati e le problematiche che maggiormente ne complicano il lavoro quotidiano.



Raffaella Paita

“Ci chiediamo, senza avere ovviamente una risposta, se continuerà a persistere un periodo ancora offuscato di nuvole o se in questa seconda parte dell’anno si potrà assistere a un rasserenamento - ha esordito Parmigiani - A livello macroeconomico, l’inflazione, con la conseguente crescita dei tassi bancari, e la drammatica situazione geopolitica derivante dal conflitto in Ucraina, sono evidenti elementi di tensione. Malgrado ciò non si possono trascurare le grandi performance dell’industria del viaggio e del turismo. Cito autorevoli fonti di informazione, come l’Economist Intelligence Unit, che stimano un ulteriore recupero a doppia cifra sul 2022 per i flussi in ingresso, mentre la debolezza dell’euro continuerà a favorire l’attrazione del turismo altospeso del Nord America. E, a seguito della fine delle restrizioni Covid, anche il massiccio arrivo di turisti asiatici, in primis cinesi, apporterà pregiati ingressi nel nostro Paese. Analizzando i dati un po’ più nello specifico, i noli container sono in costante diminuzione da inizio anno, confermando la tendenza del secondo semestre del 2022. L’anno scorso sono state demolite 28 portacontainer, ma in compenso ci sono ordini per nuove costruzioni presso i cantieri per circa 7,54 milioni di TEUS di capacità aggiuntiva. Il mercato del liquid cargo è effervescente, anche a causa del conflitto in corso assistiamo a un cambio delle rotte rispetto agli usuali traffici. Per cui il greggio e i suoi derivati provenienti dai Paesi coinvolti nel conflitto sono ora destinati ad acquirenti extra UE. Per quanto concerne il mercato delle break bulk, notiamo un andamento decrescente nel periodo compreso tra il pre-pandemia e il 2021. I noli restano comunque apprezzabili rispetto all’intervallo 2009-2020, mentre la cantieristica rileva un momento di stallo riconducibile al fatto che la flotta ha un’età media di 25-28 anni e dovrà obbligatoriamente rinnovarsi, non appena saranno stabilite le normative in materia di antinquinamento. Last but not least, il mercato crocieristico è in costante crescita, sia per quanto riguarda il numero dei passeggeri, sia per gli ordini commissionati ai cantieri. Le nuove costruzioni che entreranno in servizio tra il 2023 e il 2028 porteranno la



Luigi Merlo

Dopo questa approfondita panoramica, Parmigiani ha rivolto lo sguardo verso le maggiori criticità che i provveditori si trovano a fronteggiare: la complessità del rilascio del protocollo Altomare da parte dell' Agenzia delle Entrate, necessario per ottenere l' esenzione Iva sui prodotti che servono a rifornire le navi; le difficoltà incontrate per ottenere i tesserini per accedere ai porti entro tempi ragionevoli e il fatto che siano necessari diversi badge per diversi scali; il fatto che ogni ufficio delle dogane sia soggetto a prassi differenti e il limite di 9.000 euro per Item di bolletta, ovvero per ogni voce di prodotto fornito ad una nave.



Costantino Zavoiani

Tutte tematiche, analizzate peraltro maggiormente nel dettaglio nel piacevole colloquio avuto con il presidente di ANPAN, riconducibili all' eccesso di burocrazia che rallenta il lavoro dei fornitori e che rischia di far perdere quote di mercato.



Marco Quadrani

Centrale dei Giochi dell’Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ed ex della Direzione Accise e Tabacchi, Angelo Capuzzimato, Comandante in Seconda Guardia Costiera-Capitaneria di Porto di Civitavecchia, Luigi Merlo, presidente di Federagenti, Marco Quadrani, Responsabile Ufficio Legale di Confitarma, Stefano Messina, presidente di Assarmatori, Costantino Zavoiani, presidente dell’associazione dei provveditori europei, OCEAN, e Alfredo Tosato, Vice Presidente Vicario di ANPAN.



Stefano Messina

“I temi proposti in apertura sono rilevanti perché ci devono indurre a una riflessione sul tema dell’eccesso di burocrazia nel nostro Paese. Rischiamo di essere soffocati da una dinamica di stratificazione che a tutti i livelli aumenta di giorno in giorno, anziché diminuire. C’è da svolgere un lavoro puntuale e preciso in termini di semplificazione, che può essere portato avanti anche attraverso emendamenti. Noi nella commissione competente abbiamo una brava collega, Silvia Fregolent, che vi presenterò a brevissimo e con lei possiamo costruire da subito molte occasioni per riprendere gli argomenti che avete affrontato”, ha detto Paita.



Alfredo Tosato

Dopo aver sottolineato che “stiamo vivendo una stagione paradossale, per cui c’è sicuramente una rinnovata attenzione alle politiche del mare, ma contemporaneamente la minor cultura istituzionale della politica marittima del nostro Paese”, Merlo ha voluto rimarcare che “ad oggi ci sono alcune questioni di carattere tecnico che potrebbero aiutare a superare alcuni problemi che avete ricordato”.



Angelo Capuzzimato

PCS (Port Community System). E non solo ci dovranno essere i PCS, ma dovranno dialogare fra di loro. Al verificarsi, quindi, di questa condizione, chiaramente il tema degli accessi sarebbe superato”.



Mario Lollobrigida

Zavoiani, titolare di Promed Bari ed **eletto all'unanimità** lo scorso marzo al vertice di OCEAN European Ship Suppliers Organization, ha colto, invece, l'occasione per spiegare che “il desiderio dei membri di OCEAN era quello di compiere un ricambio generazionale e di spostare verso il Sud Europa la centralità dell'associazione, che negli ultimi 15 anni era stata a trazione nordeuropea. Obiettivo che, con malcelato orgoglio, posso dire che sono entrambi stati raggiunti e credo che questo sia per tutti noi e ANPAN ragione di grande successo”.

FORNITORI

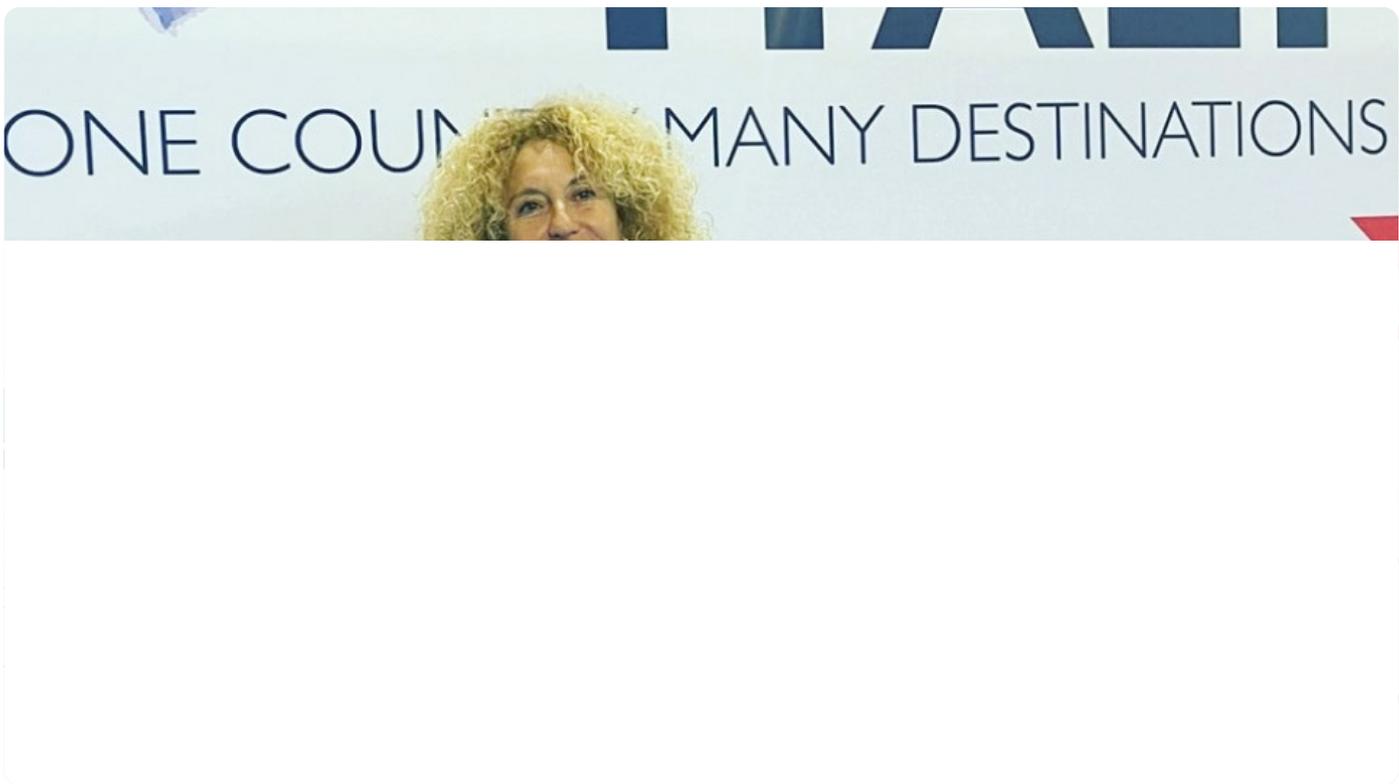
EVENTI

Lascia un commento

accetto la [privacy policy](#).

COMMENTA

Potrebbe interessarti anche



S2S+ SHIPPING

Una Lady delle crociere alla guida delle agenzie marittime di Civitavecchia

Barbara Carabetti, titolare di Dock&Discover (Cemar Agency Network), è la prima donna eletta Presidente in Asamar Lazio

15 MARZO 2023 ALLE ORE 18:40





S2S+ SHIPPING

WFW assiste Snam nell'acquisizione da 350 milioni di dollari della Golar Tundra

La nave, costruita nel 2015, può operare sia come nave metaniera per il trasporto del gas naturale liquefatto (Gnl) sia come rigassificatore galleggiante (Fsru)

7 GIUGNO 2022 ALLE ORE 11:13



S2S+ SHIPPING

suddivisi su 4 giorni lavorativi. Il CEO Lodolo esalta il modello che “aumenta la produttività e crea maggiore prosperità”

20 OTTOBRE 2022 ALLE ORE 11:19

Iscriviti alla nostra Newsletter!

ISCRIVITI →



LOGWIN
Your Logistics.

Scarica l'ultima Rivista in PDF

DOWNLOAD →





DBA Group compie 30 anni



INFRASTRUTTURE LIGURI tra criticità attuali e soluzioni progettuali

©Ship2Shore - VAT nr. 01477140998

All rights reserved | ISSN: 2499-8761

[Chi siamo](#)
[Contatti](#)

Utilità

[Privacy Policy](#)
[Pubblicità](#)