Relazione del Presidente

Congresso annuale ANPAN 2026

Vittorio Parmigiani

Sestri Levante, 23 ottobre 2026
Grand Hotel dei Castelli

Gentili Signore e Signori, Autorità, colleghi, esponenti del cluster marittimo e portuale, cari amici,

voglio anzitutto ringraziarvi per la vostra presenza qui oggi, che gratifica il nostro lavoro, e per la pazienza che avrete nell'ascoltare questa mia relazione. Cercherò di essere sintetico e di andare dritto al punto, senza soffermarmi eccessivamente su questioni che, purtroppo, passano sopra le nostre teste e sulle quali non possiamo incidere. Mi concentrerò, invece, sui temi che toccano in modo specifico la nostra attività.

Il trasporto marittimo e il ruolo dei provveditori

Nella nostra ultima Assemblea, quella di Porto Cervo dello scorso anno, ho detto che il trasporto marittimo è un'industria complessa, che si muove grazie al buon funzionamento di tutti i tasselli che la compongono.

Voglio ribadirlo oggi: ogni tassello deve fare la propria parte. Questo vale anche per noi, provveditori e appaltatori navali, che ogni giorno contribuiamo al buon funzionamento di questa macchina. È fondamentale esserne consapevoli, riconoscendo il valore del nostro contributo senza attribuirci meriti eccessivi, ma anche senza cadere nella falsa modestia.

Le tensioni geopolitiche, sfociate da tempo in aperti conflitti, non si sono affievolite. Il trasporto marittimo deve fare i conti con una situazione estremamente difficile in diversi punti del globo: basti citare lo Stretto di Hormuz e quello di Bab el-Mandeb. Eppure, nonostante la gravità di quanto sta accadendo, questa industria continua a operare grazie a rotte alternative e a soluzioni logistiche innovative.

Per l'Italia, il trasporto marittimo è cruciale per importare materie prime ed esportare prodotti, sostenendo così l'economia nazionale. Al di là dei numeri, dei grafici e degli approfondimenti, può bastare questo concetto per dire chiaro e tondo che, senza il trasporto marittimo, l'economia italiana avrebbe vita breve.

Questo settore continua a lavorare nonostante le difficoltà e, lo dico con una punta di orgoglio, ciò è possibile perché ogni tassello che lo compone ha continuato e continua a fare la propria parte.

Transizione ecologica e competitività

Vorrei ora fare un breve passaggio su ciò che accade al di fuori dell'Italia, guardando all'Europa. Vedete, cari colleghi, torno ancora una volta all'esempio del tassello che fa parte

di un insieme. Gli obblighi dell'ETS marittimo riguardano direttamente le compagnie di navigazione, ma le conseguenze economiche e operative coinvolgono l'intera filiera, compresi porti, terminalisti e fornitori navali. Anche il nostro lavoro, dunque, ne risente o ne può risentire.

Occorre essere molto chiari: tutti noi siamo a favore della transizione ecologica ed energetica. Nessuno si diverte a inquinare o vuole rimanere ancorato al passato. Servono, però, obiettivi realistici e soprattutto gli strumenti per raggiungerli. Non abbiamo bisogno di un libro dei sogni!

La Commissione europea ha presentato a luglio una proposta di revisione del sistema ETS, l'EU Emissions Trading System, che interessa anche il trasporto marittimo. A mio avviso, la proposta resta troppo timida; il confronto coinvolge ora il Consiglio e il Parlamento europeo. Dobbiamo augurarci che a Bruxelles si tenga conto della realtà operativa e si mitighino gli effetti negativi sulla competitività.

Non possiamo permetterci, a maggior ragione in un contesto geopolitico così difficile, neppure una minima perdita di competitività delle nostre imprese armatoriali. Sia chiaro: non chiediamo scorciatoie o favoritismi. Chiediamo che le nostre aziende possano lavorare e competere nel contesto internazionale senza oneri sproporzionati. I benefici ambientali e gli effetti economici delle misure devono essere valutati concretamente, tenendo conto anche delle ricadute sul nostro lavoro.

Dogane e continuità delle semplificazioni

Vorrei entrare nei temi che riguardano più da vicino la nostra attività quotidiana, partendo dal nuovo Codice doganale dell'Unione, istituito dal regolamento (UE) 2026/2108 del 16 settembre 2026, pubblicato nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea il 19 settembre scorso. Anche qui, poche ma spero chiare parole, perché dopo di me interverrà chi potrà illustrare il contesto in maggiore dettaglio.

Si tratta di una riforma di grande portata, che aggiorna profondamente il sistema dell'unione doganale avviato nel 1968. Per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di particolare preoccupazione rispetto al passato. C'è però un punto che richiede attenzione: il futuro dell'Allegato B al documento di orientamento della DG TAXUD «Export and Exit out of the European Union», dedicato alle forniture navali.

Parliamo delle indicazioni operative che coinvolgono direttamente il nostro settore, ossia le provviste e le dotazioni di bordo. Nel quadro attuale è previsto, alle condizioni applicabili, l'utilizzo dei tre codici aggregati della famiglia 9930 per le dichiarazioni relative alle forniture navali. La nostra richiesta è che questa semplificazione sia preservata anche nel nuovo assetto doganale.

Chiediamo quindi alla DG TAXUD chiarezza sulla continuità degli orientamenti dell'Allegato B e sull'utilizzo dei codici aggregati. L'eventuale richiesta di dichiarazioni analitiche comporterebbe un aggravio amministrativo significativo, soprattutto per le forniture dell'ultimo minuto, senza un beneficio operativo proporzionato.

Tempi di attesa e accesso ai terminal

Un altro problema che voglio ricordare oggi riguarda i tempi di attesa nei terminal. So di toccare un nervo scoperto per molti di voi e lascio spazio a chi interverrà dopo di me per un'analisi più approfondita, come questo tema merita.

Per consegnare la merce dobbiamo spesso affrontare attese che non sono più accettabili: comportano spese maggiori e gravi disagi nell'organizzazione del nostro lavoro.

Torno, quindi, al trasporto marittimo come insieme di tasselli capaci di far funzionare una macchina. La metafora vale anche in questo caso: quando un tassello si ferma, ne risente tutta la catena. Dobbiamo essere messi nelle migliori condizioni possibili per operare, a beneficio delle nostre imprese e dell'intero sistema.

Le politiche del mare e il sistema portuale

Ci sono anche buone notizie. Nelle scorse Assemblee abbiamo parlato diffusamente del lavoro del CIPOM, il Comitato interministeriale per le politiche del mare, del ministro Nello Musumeci e dei parlamentari che si sono dedicati a questi temi.

La scorsa primavera è stata approvata la legge 7 maggio 2026, n. 70, sulla «Valorizzazione della risorsa mare», che accoglie alcune delle principali istanze del comparto e si inserisce nel percorso di ammodernamento della disciplina della navigazione. Il Codice della navigazione, ricordiamolo, risale al 1942, dunque a oltre ottant'anni fa.

Seguiamo inoltre con interesse gli interventi di modifica della legge n. 84 del 1994, la legge portuale. Senza addentrarmi nei dettagli, voglio dire che vedo di buon occhio una cabina di regia a livello centrale: la competizione in questo settore si gioca sul piano internazionale e non dovrebbe ridursi alla contesa degli stessi segmenti di traffico fra scali vicini.

Crocieristica e sviluppo dei territori

Vorrei soffermarmi sulla crocieristica, un segmento estremamente importante per noi. Il 2025 è stato un anno record: i porti italiani hanno registrato circa 14,8 milioni di movimenti di passeggeri crocieristi, con una crescita del 4,05% rispetto al 2024. Le toccate delle navi sono state 5.519, in aumento del 7,31%.

Sono due indicatori diversi: il primo misura i movimenti dei passeggeri nei porti, il secondo le toccate delle navi. Entrambi mostrano una crescita rispetto all'anno precedente.

Porti come Civitavecchia, Napoli e Genova hanno un ruolo di primo piano, ma c'è un altro elemento positivo: le "navi bianche" fanno scalo lungo tutta la penisola, in Sicilia e in Sardegna. Raggiungono anche territori che si stanno affacciando a questo tipo di turismo, ampliando le opportunità per le economie locali e per le imprese che servono le navi.

Anche per questo segmento temiamo che misure intempestive possano frenare la crescita e la competitività. Mi riferisco, in particolare, alla scelta del Comune di Genova di introdurre un'addizionale comunale sui diritti di imbarco portuale.

Non entro nel merito delle polemiche e delle vicende giudiziarie. Mi preme però sottolineare un aspetto che, a mio avviso, viene troppo spesso trascurato: il confronto con altre destinazioni richiede attenzione alle differenze di contesto.

Si citano città come Barcellona o isole come Mykonos, segnate da una forte pressione turistica. Genova ha caratteristiche e dimensioni dei flussi diverse. Trasferire automaticamente quei modelli non mi sembra convincente. Qual è allora l'obiettivo? Se il risultato fosse allontanare i turisti o ridurre l'attrattività dello scalo, finiremmo per farci del male da soli.

Le iniziative ANPAN e il congresso mondiale ISSA

Desidero ora tornare a casa nostra e richiamare tre novità dell'attività ANPAN nel 2026. La prima, certamente la più significativa, riguarda il ritorno in Italia del congresso mondiale ISSA.

Durante l'incontro mondiale dell'ottobre 2024 a Siviglia, l'ISSA, anche grazie all'impegno del suo vicepresidente Alfredo Tosato, ha invitato ANPAN a candidare l'Italia come sede del congresso del 2026. La candidatura è stata accettata a Singapore nel novembre 2025. Alfredo Tosato potrà illustrarvi meglio questo percorso.

Dopo diversi contatti e trattative, ai quali ANPAN ha dato il proprio contributo anche attraverso incontri a Roma e il coinvolgimento di consulenti per gli aspetti fiscali, ISSA ha scelto come sede il Rome Cavalieri, A Waldorf Astoria Hotel. L'evento era inizialmente previsto per la prima settimana di novembre 2026.

A causa delle tensioni internazionali e delle conseguenze del conflitto in Medio Oriente, l'organizzazione ha deciso di rinviarlo al 2027, nella stessa struttura romana. Le nuove date annunciate sono il 2, 3 e 4 novembre 2027. Il rinvio mira a evitare una partecipazione ridotta, considerando le difficoltà di viaggio e l'incertezza sui costi dei voli e dei soggiorni.

Questo appuntamento rappresenta un traguardo importante, di cui siamo orgogliosi: il congresso mondiale ISSA tornerà in Italia dopo quasi quarant'anni.

La rappresentanza europea in OCEAN

La seconda novità è la partecipazione di ANPAN, attraverso il nostro delegato Stefano Parmigiani, alle celebrazioni dei cinquant'anni di OCEAN, tenutesi a Bruxelles il 17 settembre scorso. Anche in quella sede si è discusso del nuovo assetto doganale dell'Unione e delle sue implicazioni per il nostro settore.

Su questi temi potrà offrirci un approfondimento Costantino Zavoianni, presidente di OCEAN, l'organizzazione europea dei fornitori navali, che ci ha rappresentato con grande impegno e del cui lavoro siamo orgogliosi.

Il rapporto con l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli

La terza novità, non meno importante, riguarda la presenza di ANPAN agli Stati generali delle dogane, tenutisi a Roma il 21 maggio scorso, sempre attraverso Stefano Parmigiani.

In quell'occasione abbiamo maturato l'idea di avviare un percorso di accreditamento dell'associazione presso l'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli. La procedura è stata lunga e laboriosa, ma oggi possiamo dire che la nostra richiesta è stata protocollata e risulta acquisita. Restiamo in attesa dell'approvazione finale.

Ringraziamenti alle autorità e ai relatori

A questo punto desidero esprimere la mia gratitudine ai relatori che prenderanno la parola dopo di me e che, con i loro interventi e la loro presenza, arricchiranno il dibattito e daranno lustro al nostro incontro.

Un sentito ringraziamento va all'onorevole Stefania Pucciarelli, che ci onora per la prima volta della sua presenza, con l'augurio che possa dedicarci ancora un po' del suo tempo in futuro.

Ringrazio il Sindaco per il caloroso benvenuto in questa meravigliosa perla del Levante.

La mia più sentita gratitudine va al dottor Stefano Messina, presidente di Assarmatori, che, nonostante i numerosi impegni e il tempo sottratto al lavoro e alla famiglia, da diversi anni contribuisce ad arricchire e a dare prestigio ai nostri incontri annuali.

Un ringraziamento speciale va al dottor Luigi Merlo, autorevole esperto di politiche portuali, che ha ricoperto importanti incarichi anche istituzionali nell'economia del mare. Il suo intervento affronterà i ritardi nell'accesso ai terminal, le possibili semplificazioni per i nostri operatori e le prospettive di miglioramento dell'accessibilità e dei servizi nei porti.

Infine, ma non per importanza, ringrazio sentitamente l'amico dottor Elvio La Tassa, già direttore degli uffici delle Dogane di Savona e di La Spezia e docente in materia doganale e logistica. Tra poco ci illustrerà le principali caratteristiche del nuovo Codice doganale dell'Unione.

Rivolgo inoltre un ringraziamento a tutte le autorità, agli ospiti e ai colleghi presenti oggi.

Il saluto al termine del mandato

Sono arrivato in fondo. Mi prendo ancora qualche secondo perché questa è la mia ultima Assemblea da presidente di ANPAN. Sono stati quattro anni, in realtà anche qualche mese in più, davvero intensi e impegnativi, durante i quali il mondo, permettetemi questa metafora, non è mai stato fermo un attimo.

Abbiamo raggiunto alcuni risultati concreti, dei quali non voglio vantarmi: preferisco che siano gli altri a giudicare il mio operato. Il lavoro da fare, però, è ancora molto. Al mio successore va fin da ora il mio più caloroso in bocca al lupo, insieme alla disponibilità a lavorare al suo fianco con l'esperienza e le competenze maturate anche in questo ruolo.

Il mio pensiero va a tutti voi, rappresentanti delle imprese associate ad ANPAN. Grazie per il sostegno, per i consigli e anche per le critiche. Siate orgogliosi del vostro lavoro e degli sforzi che fate ogni giorno per portare avanti la vostra attività.

Un grazie di cuore va anche alla mia famiglia.

Torno per l'ultima volta al tassello che fa parte di una macchina, la metafora che ha accompagnato questa relazione. Voi siete, noi siamo, un tassello del trasporto marittimo, che a sua volta è un pilastro dell'economia italiana. Siete, siamo, una parte fondamentale del "motore Italia". Non dimentichiamolo mai.

Grazie a tutti e buon lavoro alla nostra Assemblea.