RASSEGNA STAMPA

Lorenzo Sanna è il nuovo Presidente di ANPAN

Il saluto di Parmigiani: “Svolto un lavoro intenso, ma la strada è ancora lunga”

- Il comunicato stampa 3

- Il Secolo XIX – Blueconomy 4
https://blueconomy.com/it/economia/notizie/sanna-nuovo-presidente-anpan/

- Il Tirreno 6
https://www.iltirreno.it/toscana/2026/10/24/news/shipping-cambio-al-vertice-per-l-anpan-1.100933842

- Shipmag 9
https://www.shipmag.it/lorenzo-sanna-e-il-nuovo-presidente-di-anpan/

- ShippingItaly.....11
https://www.shippingitaly.it/2026/10/23/lorenzo-sanna-e-il-nuovo-vertice-dellassociazione-dei-provveditori-anpan/

- Ship2Shore.....13
https://www.ship2shore.it/it/lorenzo-sanna-succede-a-vittorio-parmigiani-alla-presidenza-di-anpan

- Informare 14
https://www.informare.it/news/gennews/2026/20261417-Lorenzo-Sanna-nuovo-presidente-ANPAN.asp

- Informazioni Marittime..... 16
https://www.informazionimarittime.com/post/provveditori-e-appaltatori-navali-lorenzo-sanna-e-il-nuovo-presidente-di-anpan

- Messaggero Marittimo 18
https://www.messaggeromarittimo.it/lorenzo-sanna-e-il-nuovo-presidente-di-anpan/

- Informatore Navale 20
https://www.informatorenavale.it/news/lorenzo-sanna-e-il-nuovo-presidente-di-anpan-il-saluto-di-parmigiani-%e2%80%9csvolto-un-lavoro-intenso-ma-la-strada-e-ancora-lunga%e2%80%9d/

- Seareporter..... .22
https://www.seareporter.it/anpan-lorenzo-sanna-nuovo-presidente-sestri-levante/

- Telenord.....24
https://telenord.it/anpan-lorenzo-sanna-presidente-centro-competitivita-imprese-110313

- La Gazzetta Marittima..... 27
https://www.lagazzettamarittima.it/2026/10/26/appaltatori-navali-anpan-lorenzo-sanna-e-il-nuovo-presidente/

COMUNICATO STAMPA

Lorenzo Sanna è il nuovo Presidente di ANPAN

Il saluto di Parmigiani: "Svolto un lavoro intenso, ma la strada è ancora lunga"

Sestri Levante (Ge), 23 ottobre 2026 – È Lorenzo Sanna, Amministratore delegato della Monti & Barabino, il nuovo Presidente di ANPAN, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali; succede a Vittorio Parmigiani, della Marine Consultant and Services, che è rimasto in carica per oltre quattro anni. Lo ha deciso l'assemblea privata dell'Associazione, che si è riunita questo pomeriggio in forma privata al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante, in provincia di Genova.

In precedenza, nel corso della mattinata, si era svolta l'assemblea pubblica, aperta dalla relazione dello stesso Parmigiani. In estrema sintesi il vertice di ANPAN – realtà associativa aderente a Confindustria, presente in tutta Italia, che raggruppa più di 70 aziende, per oltre 2 miliardi di euro di fatturato aggregato e una forza lavoro di più di 3.000 addetti, senza considerare l'indotto – ha chiesto alla politica europea, nazionale e locale di guidare il comparto marittimo con buon senso e pragmatismo, evitando un profluvio di norme che non fanno altro che appesantire il comparto e minarne la competitività. "Il contesto internazionale – ha detto Parmigiani – è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema. Mi riferisco ad esempio a un regime come quello dell'ETS, che mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore, ma anche, e venendo a un tema che sentiamo ancora più 'nostro', al Protocollo Alto Mare. Stiamo parlando di un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla 'vecchia' dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco 'internazionali'. Chiediamo alla politica una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei".

Lungamente dibattuto nel corso della mattinata il Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea con il relativo Regolamento (UE) 2026/2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 19 settembre. "Devo dire che per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato – ha aggiunto Parmigiani – Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla DG TAXUD, o meglio da una sua possibile revisione. Si tratta delle 'istruzioni' che coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo ship chandlering. Oggi sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, ma essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo. Per questo chiediamo che la DG TAXUD confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi soprattutto per le forniture last minute. Un simile irrigidimento rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato".

Nella sua relazione Parmigiani ha anche toccato il tema della tassa sui passeggeri istituita a Genova ("Atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto"), della semplificazione normativa ("Bene gli ultimi sviluppi, non fermiamo questo lavoro intrapreso anche dal CIPOM") e delle attese nei terminal, "che spesso si prolungano oltremodo comportando un aggravio di costi e tempo per le nostre aziende".

blueconomy HUB

Sanna è il nuovo presidente di Anpan: succede a Parmigiani

Il numero uno uscente, prima di salutare, ha puntato ancora una volta il dito contro l'eccesso di burocrazia



Vittorio Parmigiani e Lorenzo Sanna (Crediti: Lucrezia Corciolani)

- Daniele Izzo

Ultimo aggiornamento 23 ottobre 2026 - 17:23

2 Minuti di lettura

Lorenzo Sanna è il nuovo presidente dell'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali. Succede a Vittorio Parmigiani, alla guida per oltre quattro anni, eletto dai soci riuniti in assemblea al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante.

Dopo Porto Cervo in Sardegna, scelta per l'edizione 2025, **Anpan ha virato sulla Liguria**. L'albergo, affacciato su mare e caruggi, ha ospitato una realtà associativa che riunisce oltre 70

aziende, con un fatturato aggregato di 2 miliardi di euro e più di 3 mila addetti. Ad aprire i lavori è stato il presidente uscente, che nella sua relazione ha puntato ancora una volta il dito contro l'eccesso di burocrazia: «Il contesto internazionale è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. Non ha senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema». Il riferimento è al regime dell'**Ets**, ma non solo. Il **protocollo Alto Mare**, secondo Parmigiani, comporta «un carico amministrativo davvero insostenibile, con una ricaduta sulla competitività delle imprese italiani». A destare alcuni dubbi è anche il nuovo codice doganale europeo: Anpan chiederà chiarimenti sull'allegato B, per evitare ulteriori oneri burocratici. Restano «critici», inoltre, i tempi di attesa nei terminal, «che generano costi e disagi», e la frammentazione delle procedure di accesso ai porti.

Proprio su quest'ultimo punto è intervento **Luigi Merlo (MSC)**, proponendo «un pass unico nazionale» per semplificare l'ingresso negli scali. Al centro del confronto anche la tassa sui crocieristi introdotta a Genova, definita da Parmigiani una scelta «intempestiva, che rischia di frenare la crescita del comparto». Tutte difficoltà operative che si intrecciano alle tensioni geopolitiche. La **senatrice leghista Stefania Pucciarelli** ha richiamato, infatti, le crisi negli stretti di Hormuz e Bab el-Mandeb: «I blocchi hanno ricadute immediate anche sulla nostra economia, perciò abbiamo bisogno di velocità nei processi, non solo italiani ma anche europei».

Prima di chiudersi in assemblea privata per eleggere il nuovo presidente, i soci di Anpan hanno potuto ascoltare anche gli interventi di: **Elvio La Tassa**, dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, **Stefano Messina** (Assarmatori), **Costantino Zavoianni** (Ocean) e il **sindaco di Sestri Levante, Francesco Solinas**. Nel bilancio del mando, Parmigiani ha infine ricordato le iniziative che hanno visto, e vedranno protagonista l'associazione: la partecipazione ai cinquant'anni di Ocean e al congresso dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, ma soprattutto il ritorno in Italia del congresso mondiale Issa, previsto a Roma nel novembre 2027. «Siamo riusciti a confermarlo», ha commentato il vicepresidente Issa Alfredo Tosato.

Dopo un mandato lungo più di quattro anni, **Parmigiani lascia così il timone di Anpan a Sanna**. «È un immenso onore portare avanti l'associazione», ha dichiarato il nuovo presidente. «Non ho intenzione di abbandonare il sentiero: prenderò in mano quello che Vittorio ha iniziato e cercherò di portarlo a termine».

IL TIRRENO SHIPPING

La nomina

Cambio al vertice per l'Anpan

di Maurizio Campogiani



Lorenzo Sanna, Ceo del Monti & Barabino, è stato eletto al vertice dell'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali, realtà associata a Confindustria e che conta su oltre 70 aziende e oltre 2 miliardi di euro di fatturato

24 ottobre 2026 12:343 MINUTI DI LETTURA

Lorenzo Sanna, amministratore delegato della Monti & Barabino, è il nuovo Presidente di **ANPAN**, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali. Succede a **Vittorio Parmigiani**, che è rimasto in carica per oltre quattro anni. Lo ha deciso l'assemblea privata dell'Associazione, che si è riunita al Grand Hotel dei

Castelli di Sestri Levante. In precedenza si era svolta l'assemblea pubblica, aperta dalla relazione del presidente uscente.

Il vertice di ANPAN, realtà associativa aderente a Confindustria che raggruppa più di 70 aziende, per oltre 2 miliardi di euro di fatturato aggregato e una forza lavoro di più di 3.000 addetti senza considerare l'indotto, ha chiesto alla politica europea, nazionale e locale di guidare il comparto marittimo con buon senso e pragmatismo, evitando un profluvio di norme che non fanno altro che appesantire il comparto e minarne la competitività.

«Il contesto internazionale – ha detto Parmigiani – è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema. Mi riferisco ad esempio a un regime come quello dell'ETS, che mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore, ma anche, e venendo a un tema che sentiamo ancora più 'nostro', al Protocollo Alto Mare. Stiamo parlando di un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla 'vecchia' dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco 'internazionali'. Chiediamo alla politica una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei».

Lungamente dibattuto nel corso della mattinata il Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea con il relativo Regolamento. «Devo dire – ha aggiunto Parmigiani - che per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato. Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla DG TAXUD, o meglio da una sua possibile revisione. Si tratta delle 'istruzioni' che coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo ship chandlering. Oggi sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, ma essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo. Per questo chiediamo che la DG TAXUD confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi soprattutto per le forniture last minute. Un simile irrigidimento rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato».

Nella sua relazione Parmigiani ha anche toccato il tema della tassa sui passeggeri istituita a Genova, definita un atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto, della semplificazione normativa e delle attese nei terminal, «che spesso –

ha concluso – si prolungano oltremodo comportando un aggravio di costi e tempo per le nostre aziende».

ShipMag.
SHIPPING MAGAZINE

ECONOMIA E FINANZA

Lorenzo Sanna è il nuovo Presidente di Anpan

23 Ottobre 2026 - Redazione



Il saluto di Parmigiani: "Svolto un lavoro intenso, ma la strada è ancora lunga"

Sestri Levante – È Lorenzo Sanna, Amministratore delegato della Monti & Barabino, il nuovo Presidente di ANPAN, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali; succede a Vittorio Parmigiani, della Marine Consultant and Services, che è rimasto in carica per oltre quattro anni. Lo ha deciso l'assemblea privata dell'Associazione, che si è riunita questo pomeriggio in forma privata al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante, in provincia di Genova.

In precedenza, nel corso della mattinata, si era svolta l'assemblea pubblica, aperta dalla relazione dello stesso Parmigiani. In estrema sintesi il vertice di ANPAN – realtà associativa aderente a Confindustria, presente in tutta Italia, che raggruppa più di 70 aziende, per oltre 2 miliardi di euro di fatturato aggregato e una forza lavoro di più di 3.000 addetti, senza considerare l'indotto – ha chiesto alla politica europea, nazionale e locale di guidare il comparto marittimo con buon senso e pragmatismo, evitando un profluvio di norme che non fanno altro che appesantire il comparto e minarne la competitività. "Il

contesto internazionale – ha detto Parmigiani – è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema. Mi riferisco ad esempio a un regime come quello dell'ETS, che mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore, ma anche, e venendo a un tema che sentiamo ancora più 'nostro', al Protocollo Alto Mare. Stiamo parlando di un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla 'vecchia' dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco 'internazionali'. Chiediamo alla politica una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei".

Lungamente dibattuto nel corso della mattinata il Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea con il relativo Regolamento (UE) 2026/2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 19 settembre. "Devo dire che per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato – ha aggiunto Parmigiani – Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla DG TAXUD, o meglio da una sua possibile revisione. Si tratta delle 'istruzioni' che coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo shipchandlering. Oggi sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, ma essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo. Per questo chiediamo che la DG TAXUD confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi soprattutto per le forniture last minute. Un simile irrigidimento rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato".

Nella sua relazione Parmigiani ha anche toccato il tema della tassa sui passeggeri istituita a Genova ("Atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto"), della semplificazione normativa ("Bene gli ultimi sviluppi, non fermiamo questo lavoro intrapreso anche dal CIPOM") e delle attese nei terminal, "che spesso si prolungano oltremodo comportando un aggravio di costi e tempo per le nostre aziende".

SHIPPINGITALY
Il quotidiano online del trasporto marittimo

POLITICA&ASSOCIAZIONI

Lorenzo Sanna è il nuovo vertice dell'associazione dei provveditori Anpan

L'amministratore delegato della società Monti & Barabino succede a Vittorio Parmigiani

DI **REDAZIONE SHIPPING ITALY**
23 OTTOBRE 2026
STAMPA



È Lorenzo Sanna, Amministratore delegato della Monti & Barabino, il nuovo Presidente di Anpan, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali; succede a Vittorio Parmigiani, della Marine Consultant and Services, che è rimasto in carica per oltre quattro anni. Lo ha deciso l'assemblea privata dell'Associazione, che si è riunita questo pomeriggio in forma privata al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante, in provincia di Genova.

In precedenza, nel corso della mattinata, si era svolta l'assemblea pubblica, aperta dalla relazione dello stesso Parmigiani. In estrema sintesi il vertice di Anpan – realtà associativa aderente a Confindustria, presente in tutta Italia, che raggruppa più di 70 aziende, per oltre 2 miliardi di euro di fatturato aggregato e una forza lavoro di più di 3.000 addetti, senza considerare l'indotto – ha chiesto alla politica europea, nazionale e locale di guidare il comparto marittimo con buon senso e pragmatismo, evitando un profluvio di norme che non fanno altro che appesantire il comparto e minarne la competitività. "Il contesto internazionale – ha detto Parmigiani – è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero

sistema. Mi riferisco ad esempio a un regime come quello dell'Ets, che mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore, ma anche, e venendo a un tema che sentiamo ancora più 'nostro', al Protocollo Alto Mare. Stiamo parlando di un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla 'vecchia' dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco 'internazionali'. Chiediamo alla politica una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei".

Lungamente dibattuto nel corso della mattinata il Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea con il relativo Regolamento (UE) 2026/2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 19 settembre. "Devo dire che per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato – ha aggiunto Parmigiani – Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla DG Taxud, o meglio da una sua possibile revisione. Si tratta delle 'istruzioni' che coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo ship chandlering. Oggi sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, ma essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo. Per questo chiediamo che la DG Taxud confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi soprattutto per le forniture last minute. Un simile irrigidimento rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato".

Nella sua relazione Parmigiani ha anche toccato il tema della tassa sui passeggeri istituita a Genova ("Atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto"), della semplificazione normativa ("Bene gli ultimi sviluppi, non fermiamo questo lavoro intrapreso anche dal Cipom") e delle attese nei terminal, "che spesso si prolungano oltremodo comportando un aggravio di costi e tempo per le nostre aziende".

SHIP2SHORE
MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI
Direttore Responsabile: Angelo Scorza

Lorenzo Sanna succede a Vittorio Parmigiani alla presidenza di ANPAN

L'assemblea 2026 dell'associazione dei provveditori e appaltatori navali tenutasi a Sestri Levante richiama le istituzioni sulla necessità di semplificare le norme, dal Protocollo Alto Mare al Codice doganale UE

23 OTTOBRE 2026 ALLE ORE 17:00



Parmigiani e Sanna

Lorenzo Sanna, amministratore delegato di Monti & Barabino, è il nuovo presidente di ANPAN, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali. Eletto dall'assemblea privata riunita il 23 ottobre al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante, Sanna succede a Vittorio Parmigiani, esponente di Marine Consultant and Services, che ha guidato l'associazione per oltre quattro anni.

La giornata si era aperta con l'assemblea pubblica e la relazione di Parmigiani, che ha tracciato le principali criticità del settore, chiedendo alle istituzioni europee, nazionali e locali un approccio più pragmatico alla regolamentazione delle attività marittime. ANPAN, aderente a Confindustria, riunisce oltre 70 aziende, con un fatturato aggregato superiore a 2 miliardi di euro e più di 3 mila addetti, escluso l'indotto.



"Il contesto internazionale – ha detto Parmigiani – è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema. Mi riferisco ad esempio a un regime come quello dell'ETS, che mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore, ma anche, e venendo a un tema che sentiamo ancora più 'nostro', al Protocollo Alto Mare. Stiamo parlando di un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla 'vecchia' dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco 'internazionali'. Chiediamo alla politica una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei".



Tra i temi al centro del confronto anche il nuovo Codice doganale dell'Unione europea e il relativo Regolamento (UE) 2026/2018, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 19 settembre. Per gli appaltatori navali, secondo il presidente uscente, il nodo principale riguarda la possibile revisione dell'allegato B predisposto dalla DG TAXUD, che disciplina gli aspetti applicativi dello ship chandlering, ovvero l'approvvigionamento delle navi.

"Devo dire che per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato – ha aggiunto Parmigiani – Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla DG TAXUD, o meglio da una sua possibile revisione. Si tratta delle 'istruzioni' che coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo ship chandlering. Oggi sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, ma essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo. Per questo chiediamo che la DG TAXUD confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi soprattutto per le forniture last minute. Un simile irrigidimento rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato".

La relazione ha affrontato anche la tassa sui passeggeri introdotta a Genova, definita da Parmigiani un "Atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto", e il percorso di semplificazione normativa. Su quest'ultimo fronte, il presidente uscente ha espresso apprezzamento per gli ultimi sviluppi, sollecitando a proseguire il lavoro avviato anche dal CIPOM. Tra le criticità segnalate, infine, i tempi di attesa nei terminal, che "spesso si prolungano oltremodo comportando un aggravio di costi e tempo per le nostre aziende".

26 ottobre 2026, Aggiornato alle 17,04

Informazioni Marittime

Provveditori e Appaltatori Navali: Lorenzo Sanna è il nuovo presidente di ANPAN

Sostituito al vertice Vittorio Parmigiani. Nel corso dell'assemblea privata dell'associazione è stato lungamente dibattuto il Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea



Vittorio Parmigiani (a sinistra) e Lorenzo Sanna

È Lorenzo Sanna, amministratore delegato della Monti & Barabino, il nuovo presidente di **ANPAN**, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali; succede a Vittorio Parmigiani, della Marine Consultant and Services, che è rimasto in carica per oltre quattro anni. Lo ha deciso l'assemblea privata dell'associazione, che si è riunita in forma privata al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante, in provincia di Genova.

In precedenza si era svolta l'assemblea pubblica, aperta dalla relazione dello stesso Parmigiani. In estrema sintesi il vertice di ANPAN – realtà associativa aderente a Confindustria, presente in tutta Italia, che raggruppa più di 70 aziende, per oltre 2 miliardi di euro di fatturato aggregato e una forza lavoro di più di 3.000 addetti, senza considerare l'indotto – ha chiesto alla politica europea, nazionale e locale di guidare il comparto marittimo con buon senso e pragmatismo, evitando un profluvio di norme che non fanno altro che appesantire il comparto e minarne la competitività. "Il contesto internazionale – ha detto Parmigiani – è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema. Mi riferisco ad esempio a un regime come quello dell'ETS, che mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore, ma anche, e venendo a un tema che sentiamo ancora più 'nostro', al Protocollo Alto Mare. Stiamo parlando di un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla 'vecchia' dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco 'internazionali'. Chiediamo alla politica una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei".

Lungamente dibattuto nel corso della mattinata il **Nuovo Codice Doganale** dell'Unione Europea con il relativo Regolamento (UE) 2026/2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 19 settembre. "Devo dire che per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato – ha aggiunto Parmigiani – Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla DG TAXUD, o meglio da una sua possibile revisione. Si tratta delle 'istruzioni' che coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo ship chandlering. Oggi sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, ma essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo. Per questo chiediamo che la DG TAXUD confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi soprattutto per le forniture last minute. Un simile irrigidimento rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato".

Nella sua relazione Parmigiani ha anche toccato il tema della tassa sui passeggeri istituita a Genova ("Atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto"), della semplificazione normativa ("Bene gli ultimi sviluppi, non fermiamo questo lavoro intrapreso anche dal CIPOM") e delle attese nei terminal, "che spesso si prolungano oltremodo comportando un aggravio di costi e tempo per le nostre aziende".

Messaggero Marittimo .it 70

Lorenzo Sanna è il nuovo Presidente di ANPAN

Il saluto di Parmigiani: “Svolto un lavoro intenso, ma la strada è ancora lunga”



SESTRI LEVANTE – È **Lorenzo Sanna**, Amministratore delegato della Monti & Barabino, il **nuovo Presidente di ANPAN**, l’Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali; **succede a Vittorio Parmigiani**, della Marine Consultant and Services, che è rimasto in carica per oltre quattro anni. Lo ha deciso l’assemblea privata dell’Associazione, che si è riunita questo pomeriggio in forma privata al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante, in provincia di Genova.

In precedenza, nel corso della mattinata, si era svolta l'assemblea pubblica, aperta dalla relazione dello stesso Parmigiani. In estrema sintesi il vertice di ANPAN – realtà associativa aderente a Confindustria, presente in tutta Italia, che raggruppa più di 70 aziende, per oltre 2 miliardi di euro di fatturato aggregato e una forza lavoro di più di 3.000 addetti, senza considerare l'indotto – ha chiesto alla politica europea, nazionale e locale di guidare il comparto marittimo con buon senso e pragmatismo, evitando un profluvio di norme che non fanno altro che appesantire il comparto e minarne la competitività.

"Il contesto internazionale – ha detto **Parmigiani** – *è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema. Mi riferisco ad esempio a un regime come quello dell'ETS, che mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore, ma anche, e venendo a un tema che sentiamo ancora più 'nostro', al Protocollo Alto Mare. Stiamo parlando di un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla 'vecchia' dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco 'internazionali'. Chiediamo alla politica una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei"*.

Lungamente dibattuto nel corso della mattinata il Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea con il relativo Regolamento (UE) 2026/2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 19 settembre. *"Devo dire che per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato* – ha aggiunto **Parmigiani** – *Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla DG TAXUD, o meglio da una sua possibile revisione. Si tratta delle 'istruzioni' che coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo ship chandlering. Oggi sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, ma essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo. Per questo chiediamo che la DG TAXUD confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi soprattutto per le forniture last minute. Un simile irrigidimento rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato"*.

Nella sua relazione **Parmigiani** ha anche toccato il tema della tassa sui passeggeri istituita a Genova ("Atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto"), della semplificazione normativa ("Bene gli ultimi sviluppi, non fermiamo questo lavoro intrapreso anche dal CIPOM") e delle attese nei terminal, "che spesso si prolungano oltremodo comportando un aggravio di costi e tempo per le nostre aziende".

PERIODICO MARITTIMO INDIPENDENTE A DIFFUSIONE INTERNAZIONALE A BILINGUAL SHIPPING NEWSPAPER
L'INFORMATORE NAVALE
FONDATO NEL 1964 di NAPOLI

ANPAN: Lorenzo Sanna è il nuovo Presidente – Il saluto di Parmigiani: “Svolto un lavoro intenso, ma la strada è ancora lunga”



È Lorenzo Sanna, Amministratore delegato della Monti & Barabino, il nuovo Presidente di ANPAN, l’Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali; succede a Vittorio Parmigiani, della Marine Consultant and Services, che è rimasto in carica per oltre quattro anni

Lo ha deciso l’assemblea privata dell’Associazione, che si è riunita questo pomeriggio in forma privata al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante, in provincia di Genova

In precedenza, nel corso della mattinata, si era svolta l’assemblea pubblica, aperta dalla relazione dello stesso Parmigiani. In estrema sintesi il vertice di ANPAN – realtà associativa aderente a Confindustria, presente in tutta Italia, che raggruppa più di 70 aziende, per oltre 2 miliardi di euro di fatturato aggregato e una forza lavoro di più di 3.000 addetti, senza considerare l’indotto – ha chiesto alla politica europea, nazionale e locale di guidare il comparto marittimo con buon senso e pragmatismo, evitando un profluvio di norme che non fanno altro che appesantire il comparto e minarne la competitività. “Il contesto internazionale – ha detto Parmigiani – è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere

globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema. Mi riferisco ad esempio a un regime come quello dell'ETS, che mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore, ma anche, e venendo a un tema che sentiamo ancora più 'nostro', al Protocollo Alto Mare. Stiamo parlando di un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla 'vecchia' dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco 'internazionali'. Chiediamo alla politica una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei".

Lungamente dibattuto nel corso della mattinata il Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea con il relativo Regolamento (UE) 2026/2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 19 settembre. "Devo dire che per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato – ha aggiunto Parmigiani – Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla DG TAXUD, o meglio da una sua possibile revisione. Si tratta delle 'istruzioni' che coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo ship chandlering. Oggi sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, ma essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo. Per questo chiediamo che la DG TAXUD confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi soprattutto per le forniture last minute. Un simile irrigidimento rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato".

Nella sua relazione Parmigiani ha anche toccato il tema della tassa sui passeggeri istituita a Genova ("Atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto"), della semplificazione normativa ("Bene gli ultimi sviluppi, non fermiamo questo lavoro intrapreso anche dal CIPOM") e delle attese

Seareporter.it
Quotidiano specializzato in politica dei trasporti marittimi

ANPAN – Cambio al vertice, Lorenzo Sanna è il nuovo presidente dell'associazione



Vittorio Parmigiani, Presidente uscente di ANPAN, e Lorenzo Sanna, eletto nuovo vertice dell'Associazione

Dal Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante l'appello del presidente uscente Vittorio Parmigiani: stop a burocrazia e norme insostenibili, serve pragmatismo per difendere la competitività dello shipping italiano

SESTRI LEVANTE – Passaggio di testimone ai vertici di ANPAN – l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali. L'assemblea privata dell'organizzazione, riunita al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante in provincia di Genova, ha eletto **Lorenzo Sanna** (Amministratore delegato di Monti & Barabino) alla presidenza dell'associazione. Il neo presidente succede a **Vittorio Parmigiani** (Marine Consultant and Services), che ha guidato la realtà associativa – aderente a Confindustria, con oltre 70 aziende, 2 miliardi di fatturato aggregato e più di 3.000 addetti – per oltre quattro anni.

Nel corso dell'assemblea pubblica che ha preceduto il voto, lo stesso **Vittorio Parmigiani** ha tracciato un bilancio del comparto, lanciando un appello chiaro alla politica europea, nazionale e locale affinché si adotti un approccio basato su pragmatismo e buon senso. Al centro della riflessione vi è la necessità di alleggerire il carico normativo che rischia di penalizzare la competitività delle imprese italiane su scala globale, a partire dal sistema ETS e dal Protocollo Alto Mare, definito un unicum europeo dai costi amministrativi insostenibili. L'associazione chiede a gran voce il ritorno a procedure semplificate, come la dichiarazione cartacea per le navi internazionali.

Ampio spazio è stato dedicato anche al Nuovo Codice Doganale dell'Unione Europea e al Regolamento (UE) 2026/2018. Sebbene non si ravvisino particolari criticità strutturali, **Vittorio Parmigiani** ha acceso i riflettori sull'allegato B della DG TAXUD relativo allo *ship chandlering*: l'auspicio è la conferma dei tre codici aggregati per le esportazioni, per evitare che l'introduzione di una dichiarazione analitica paralizzi le forniture *last minute*. Tra i temi caldi affrontati figurano infine il giudizio critico sulla tassa passeggeri a Genova, definita "intempestiva", il plauso alle iniziative di semplificazione del CIPOM e l'esigenza di ridurre le lunghe attese nei terminal per abbattere i costi operativi delle aziende.

TELENORD.IT

ECONOMIA

Anpan, Lorenzo Sanna nuovo presidente: al centro la competitività delle imprese navali

di R.P. · 23 Ottobre 2026



L’amministratore delegato di Monti & Barabino succede a Vittorio Parmigiani, alla guida dell’associazione per oltre quattro anni

Lorenzo Sanna, amministratore delegato della Monti & Barabino, è il nuovo presidente dell'ANPAN, l'Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali. L'elezione è avvenuta nel pomeriggio di oggi, durante l'assemblea privata riunita al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante. Sanna succede a Vittorio Parmigiani, della Marine Consultant and Services, che ha ricoperto l'incarico per oltre quattro anni (nella foto, a sinistra Parmigiani e a destra Sanna).

La nomina è arrivata al termine di una giornata dedicata alle principali sfide del comparto marittimo e alle richieste rivolte alle istituzioni europee, nazionali e locali. Nel corso dell'assemblea pubblica del mattino, Parmigiani ha tracciato un bilancio del lavoro svolto, sottolineando la necessità di proseguire sulla strada della semplificazione burocratica per tutelare la competitività delle imprese.

ANPAN, associazione aderente a Confindustria e presente su tutto il territorio nazionale, riunisce oltre 70 aziende, con un fatturato aggregato superiore ai 2 miliardi di euro e più di 3.000 addetti, senza contare l'indotto.

Tra i temi centrali della relazione di Parmigiani, la necessità di evitare un eccessivo accumulo di norme e regolamenti che, secondo il presidente uscente, rischia di appesantire l'attività delle imprese e limitarne la capacità di competere sui mercati internazionali.

Nel mirino, in particolare, il sistema europeo di scambio delle emissioni ETS, che a suo giudizio potrebbe mettere a rischio la tenuta dello shipping italiano, e il Protocollo Alto Mare, considerato un esempio di eccessivo carico amministrativo.

«Il contesto internazionale è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale», ha osservato Parmigiani, chiedendo alle istituzioni un approccio improntato al buon senso e al pragmatismo.

Per quanto riguarda il Protocollo Alto Mare, ANPAN propone di tornare alla dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per le navi internazionali. L'obiettivo è ricondurre le procedure a un sistema più semplice e proporzionato, in linea con quanto avviene negli altri Paesi europei, riducendo gli oneri amministrativi a carico degli operatori.

Ampio spazio è stato dedicato anche al nuovo Codice doganale dell'Unione europea e al relativo Regolamento (UE) 2026/2018, pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale il 19 settembre.

Secondo Parmigiani, per gli appaltatori navali non emergono, al momento, particolari criticità rispetto al passato. Restano tuttavia alcune questioni da chiarire, soprattutto in relazione all'allegato B predisposto dalla DG TAXUD, la direzione generale della Commissione europea competente per fiscalità e unione doganale.

Il documento contiene indicazioni operative che riguardano direttamente lo *ship chandling*, ovvero la fornitura di merci e materiali alle navi. Attualmente sono ammessi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione, una modalità che ANPAN chiede di mantenere anche nel nuovo quadro normativo.

La richiesta è che la DG TAXUD confermi espressamente la validità dell'allegato B e l'utilizzo dei codici aggregati. Un eventuale passaggio a dichiarazioni analitiche, ha avvertito Parmigiani, potrebbe creare difficoltà operative e ritardi, soprattutto nelle forniture dell'ultimo minuto, imponendo alle imprese ulteriori adempimenti senza benefici proporzionati.

Nella relazione del presidente uscente sono stati affrontati anche altri temi rilevanti per il settore, a partire dalla tassa sui passeggeri istituita a Genova. Parmigiani l'ha definita un provvedimento intempestivo, ritenendo che possa frenare la crescita del comparto.

Un passaggio è stato dedicato inoltre al percorso di semplificazione normativa, rispetto al quale ANPAN guarda con interesse agli ultimi sviluppi e al lavoro avviato anche dal CIPOM, il Comitato interministeriale per le politiche del mare.

Tra le criticità segnalate figurano infine i tempi di attesa nei terminal, che in molti casi si prolungano oltre misura, con conseguenti costi aggiuntivi e perdite di tempo per le aziende.

Con l'elezione di Lorenzo Sanna si apre ora una nuova fase per l'associazione, chiamata a proseguire il confronto con le istituzioni sui temi della semplificazione, dell'efficienza operativa e della competitività internazionale della filiera delle forniture navali.

LA GAZZETTA MARITTIMA

L'ASSEMBLEA

Appaltatori navali (Anpan), Lorenzo Sanna è il nuovo presidente

Parmigiani: la politica non ci strangoli con questa babele di norme



Vittorio Parmigiani presidente uscente di Anpan e Lorenzo Sanna nuovo presidente dell'associazione

SESTRI LEVANTE (Genova). Ha un nuovo presidente l'Anpan: la sigla indica l'organizzazione di categoria che raggruppa provveditori e appaltatori navali, la guida

ora è affidata a Lorenzo Sanna, amministratore delegato della Monti & Barabino, che succede a Vittorio Parmigiani, della Marine Consultant and Services, rimasto in carica per oltre quattro anni. A stabilirlo è stata l'assemblea dell'associazione, che si è riunita in forma privata al Grand Hotel dei Castelli di Sestri Levante, in provincia di Genova. Stiamo parlando di una realtà associativa aderente a Confindustria, che su scala nazionale raggruppa più di 70 aziende, per un fatturato aggregato che vale oltre 2 miliardi di euro (e una forza lavoro di più di 3mila addetti, senza considerare l'indotto).

In precedenza, nel corso della mattinata, si era svolta l'assemblea pubblica aperta dalla relazione di Parmigiani che ha messo l'accento su una richiesta da rivolgere alla politica – sia essa europea, nazionale e locale – di guidare il comparto marittimo «con buon senso e pragmatismo, evitando un profluvio di norme che non fanno altro che appesantire il comparto e minarne la competitività».

Queste le parole di Parmegiani: «Il contesto internazionale è già abbastanza sfidante per un business come il nostro, che si gioca su uno scacchiere globale. In questo quadro non ha davvero senso andare a costruire un castello di norme, regolamenti, lacci e lacciuoli che ingolfano l'intero sistema». Il riferimento è, da un lato, all'Ets («mette a repentaglio la tenuta dello shipping tricolore») e, dall'altro, al "protocollo Alto Mare" («per parlare di un tema che sentiamo ancora più "nostro"»).

A tal riguardo, è stato ribadito che è «un unicum a livello europeo, che porta un carico amministrativo davvero insostenibile e quindi conduce ad una perdita di competitività per le nostre imprese. La nostra richiesta è pratica e orientata al buon senso, ovvero tornare alla "vecchia" dichiarazione cartacea del comandante o dell'armatore, almeno per quanto riguarda le navi che per comodità definisco "internazionali"». Alla politica si chiede «una revisione che riconduca la procedura a un sistema semplice, proporzionato e coerente con quanto avviene negli altri Paesi europei».

Altra questione ampiamente dibattuta nel corso della mattinata è il nuovo codice doganale dell'Unione Europea con il relativo Regolamento (Ue) 2026/2018 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale lo scorso 19 settembre. Parmigiani segnala: «Per noi appaltatori navali non ravviso, al momento, elementi di grande preoccupazione rispetto al passato. Come sempre, però, c'è un'eccezione, che in questo caso è rappresentata dall'allegato B redatto dalla Dg Taxud, o meglio da una sua possibile revisione».

Nella relazione si evidenzia che le "istruzioni" «coinvolgono direttamente il nostro settore, la disciplina applicativa per lo "ship chandlering"». Dove sta il punto? Nel fatto che oggi – viene spiegato – sono legittimi tre codici aggregati per le dichiarazioni di esportazione e riesportazione. Parmigiani ricorda però che, «essendo questo allegato un documento di orientamento, deve essere espressamente confermato e recepito nel nuovo assetto normativo». Dunque: parte la richiesta che «la Dg Taxud confermi e mantenga in vigore l'allegato B e l'uso di questi codici aggregati, perché l'alternativa è che venga chiesta una dichiarazione analitica che comporterebbe gravi problemi

soprattutto per le forniture last minute». Non è tutto: un simile irrigidimento «rischierebbe di imporre alle imprese un aggravio amministrativo significativo, in particolare nelle forniture last minute, senza che a questo corrisponda un beneficio operativo proporzionato».

Il presidente uscente si è anche occupato della tassa sui passeggeri istituita a Genova («atto intempestivo che rischia di frenare la crescita del comparto») e della semplificazione normativa («bene gli ultimi sviluppi, non fermiamo questo lavoro intrapreso anche dal Cipom»). Nel mirino anche le attese nei terminal: «Spesso si prolungano oltremodo comportando un aggravio di costi e tempo per le nostre aziende».