

I fornitori 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

di Marco Valentini

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 Proveditori 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. 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.

"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



Luigi Merlo, presidente Federlogistica



Vittorio Parmigiani, Presidente ANPAN



Raffaella Paita, Presidente della 6ª Commissione permanente Finanza e Tesoro del Senato

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 addizionale. 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 > 49

> 48

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



Marco Quadrani, Responsabile Ufficio Legale di Confitarma

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 capacità dei passeggeri dai 26,5 milioni del 2022 ai circa 38 milioni del 2028. I cantieri confermano ordini in portafoglio per 66 newbuildings da qui al 2028, e si tratta di tutte navi oceaniche”.

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



Costantino Zavoiani, Presidente OCEAN

di prodotto fornito ad una nave. 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.

Alla relazione di Parmigiani hanno fatto seguito gli interventi di Raffaella Paita, presidente della 6^a Commissione permanente Finanza e Tesoro del Senato, Mario Lollobrigida, neo nominato Direttore Centrale dei Giochi dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli ed ex del-



Stefano Messina, Presidente Assarmatori

la 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, presi-

dente dell'associazione dei provveditori europei, OCEAN, e Alfredo Tosato, Vice Presidente Vicario di ANPAN.

“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



Alfredo Tosato, Senior Executive Vice President ANPAN

subito molte occasioni per riprendere gli argomenti che avete affrontato”, ha detto Paita.

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”.

“Ad esempio - ha proseguito il numero uno di Federlogistica - sul tema degli accessi nei porti: c'è una disposizione che entro il 30 giugno del 2024 impone a tutte le Autorità di Sistema Portuale di dotarsi dei 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 ac- > 50

> 49

cessi sarebbe superato". 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".



Angelo Capuzzimato, Comandante in Seconda Guardia Costiera-Capitaneria di Porto di Civitavecchia



Mario Lollobrigida, Direttore Centrale dei Giochi dell'Agenzia delle Dogane

FORNITORI

29/04/2023

Parmigiani: "Protocollo Alto mare *unicum* in Europa che ci ha fatto perdere il 60% delle navi spot"

Il presidente di ANPAN evidenzia anche le lungaggini burocratiche che devono affrontare i provveditori a causa del limite dei 9.000 euro per ogni Item di bolletta. "Assurdo che per un imbarco da 100.000 euro siano necessari 10 documenti diversi"

di Marco Valentini

Roma - A margine della 52^a assemblea pubblica di ANPAN (Associazione Nazionale Provveditori e Appaltatori Navali), *Ship2Shore* ha avuto occasione di approfondire i principali temi affrontati direttamente con il presidente dell'associazione, Vittorio Parmigiani. Nel corso del colloquio, il leader della società spezzina Marine Consultant Services, ha avuto modo di spiegare a proposito della procedura per ottenere il protocollo Alto mare che, "in tutta Europa è sufficiente la dichiarazione del comandante della nave, o dell'armatore, in cui si specifica che nell'arco dell'anno più del 60% della navigazione avviene in alto mare. In Italia, invece, per 'colpa' della dipartimentale, per usufruire dell'esenzione IVA è diventato necessario ottemperare a tutta una serie di procedure estremamente onerose. Infatti, qualunque fornitore deve avere un numero di protocollo che il comandante della nave chiede al centro operativo di Ravenna, deputato a inviare questo numero da girare poi al fornitore, il quale a quel punto può fatturare. Una pratica che scoraggia soprattutto le navi spot, nei primi due anni di applicazione del provvedimento ne abbiamo perse circa il 60%, perché non hanno una struttura organizzativa alle spalle.

Così, questo tipo di navi o pagano l'IVA, quindi spendono di più e dopo non comprano più, oppure saltano il porto e vanno ad approvvigionarsi in un altro. Tutto ciò rischia di essere anche autolesionista per lo Stato, perché Le Port Authority incassano dei soldi anche in base a quanto tempo stazionano nei porti le navi. Questa procedura, se ha un senso per il diporto, non ne ha alcuno, invece, per il resto del settore che ha in automatico la qualifica di Alto mare. Difficile, infatti, che navi da crociera o traghetti non compiano almeno il 60% della navigazione fuori dalla costa". Per quanto riguarda, invece, il tema del limite fissato a 9.000 euro per ogni Item di bolletta, Parmigiani ha rimarcato che si tratta di "una cosa ormai ridicola, alla luce del fatto che è impensabile che una nave che imbarca 2.000 passeggeri possa spendere una cifra così bassa per una sola voce. Ad esempio, per prodotti come la carne, il risultato è che per fare un imbarco di 100.000 euro, si rende necessario produrre 10 documenti diversi con dieci pratiche doganali da assolvere. Una mole burocratica assurda. C'è bisogno di rimuovere il tetto, non di alzarlo, perché altrimenti tra 10 anni, con le navi che crescono sempre più di stazza e che aumentano la capacità di carico, ci ritroveremmo con lo stesso problema".



Vittorio Parmigiani

E, infine, il problema dell'accesso nei porti che riscontrano i fornitori: "L'ottenimento della tesserina, anche non digitale, in alcuni casi prevede tempi d'attesa fino a 6 mesi. Quindi ogni volta devi fare un permesso provvisorio che. E con quel permesso puoi andare solo nel porto che te l'ha rilasciato o al massimo in quello limitrofo. Sarebbe necessaria una tessera, rilasciata da un'unica Autorità nazionale che, digitalizzando le nostre aziende, fornisce questo badge e, una volta ottenuto, non devi più fare 4 tessere diverse se fornisci 4 porti".