

GRANDI EVENTI S2S 24 Convegno S2S "Il traffico crocieristico nei porti di Napoli e Salerno L'evoluzione

SHIP2SHORE

MAGAZINE ON LINE DI ECONOMIA DEL MARE E DEI TRASPORTI

Direttore Responsabile: Angelo Scorza

Your gateway
in the Adriatic
to Europe.

5 NEW

4 NEW

3 NEW

SHIPPING

LOGISTICA

PORTI

ENERGIA

RUBRICHE



Contenuto per gli Abbonati | S2S+

SHIPPING

LOGISTICA

PORTI

ANPAN conferma Parmigiani alla presidenza per un altro mandato ed evidenzia le problematiche nelle quali si muovono gli appalti navali

Sotto le elezioni europee pesano i divari geopolitici e

Iscriviti
alla nostra
Newsletter!

ISCRIVITI →



Scarica
l'ultima
Rivista in PDF

DOWNLOAD →



GLI SPECIALI

un difficile adeguamento delle normative doganali a standard più semplici. Paita (Italia Viva): “Crediamo in maggiore efficienza”. Roth (Assarmatori): “Le regole si fanno a Bruxelles, serve risposta adeguata”

20 MAGGIO 2024, 08:45

Dal nostro inviato

Riccardo Testa

Rapallo - In barba alle superstizioni, di venerdì 17 lo storico e lussuoso Excelsior Palace Hotel ospita l'assemblea annuale di ANPAN

Associazione Nazionale Provveditori ed Appaltatori Navali, in questa occasione contestualmente alla riunione del Consiglio Direttivo, che ha confermato per un altro biennio Vittorio Parmigiani al vertice associativo. Il Presidente in carica è stato rinnovato, per acclamazione, per i prossimi due anni, mentre il Consiglio Direttivo sarà composto da: Alfredo Tosato - La Spezia, Cesare Cavalleroni - Genova, Andrea Degli Agostini Medeot - Venezia, Angelo Novelli - Genova, Claudia Volpato - Genova, Gianmarco Cincotta - Cagliari, Francesco Sciacca - Catania, Michele Di Palma - Genova, Monia Bonaventura - Civitavecchia, Luigi Ruggiero - Napoli, Costantino Zavoiani - Bari.

Una sessione privata preceduta da una conferenza pubblica, nel corso della quale i relatori, ospiti dell'associazione, hanno preso in esame luci e ombre attuali dell'attività del complesso ambito delle forniture navali. A tre settimane dall'elezione del Parlamento europeo, in denso clima elettorale, per i soggetti coinvolti in questo settore essenziale alla navigazione, l'appuntamento ha rappresentato la possibilità di fare il punto sui progressi effettuati negli ultimi mesi, assai movimentati, specie nell'attuale scorcio.

E discutere i problemi-chiave che fanno da ostacolo, tuttora, al dispiegarsi dell'attività.

Questioni a cui lo shipping risponde passivamente, come tensioni globali e cambiamento delle normative, ma anche più immediate e operabili



Speciale CLIA Cruise Week & CLIA Innovation Expo



Speciale Dubai - Global Freight Summit & Caspian Week 2023



Ship2Shore Awards 2022 - Gli Oscar Italiani de: Trasporti



come

Vittorio Parmigiani, Luigi Merlo, Cesare Cavalleroni, Raffaella Paita

l'apporto legislativo nazionale alle nuove norme comunitarie e la querelle su permessi e accise sui carburanti navali.

“La nostra collaborazione sull'economia del mare è costante - esordisce Raffaella Paita, senatrice con Italia Viva - Nessuno tra noi è tranquillo in questo tempo, a causa dei conflitti internazionali che hanno una ricaduta diretta sull'Europa; soprattutto, in Europa non stiamo assolvendo a quel ruolo politico necessario a una tenuta democratica. Gli scontri regionali in Medio Oriente ed Europa orientale causano instabilità, e una risposta adeguata da parte delle istituzioni è imprescindibile. Dobbiamo essere seri su ciò che la situazione esige.

La responsabilità dell'Unione Europea dev'essere rafforzata, e la rinuncia al nostro ruolo è una mancanza dannosa per categorie come questa, che soffrono l'assetto geopolitico. Abbiamo anche dei limiti evidenti, e non riconoscerli significa essere incapaci di adattarsi alla realtà. Ne sono un esempio tematiche come dichiarazione in carta libera al fornitore e obblighi dichiarativi. È assurdo che stati e porti sottovalutino l'importanza di una burocrazia efficiente; da questo errore conseguono lentezze e fraintendimenti.

Siccome la categoria è essenziale nel procedimento di ricerca della massima sicurezza, questo è inaccettabile. Il governo ha fatto male a non appoggiare i processi di snellimento sull'onere probatorio, e tale avversione dev'essere ribaltata; ma oltre alla responsabilità del governo italiano, dovremo svolgere con coerenza la nostra funzione europea per dare omogeneità a questo tema. La politica non si rende conto che la ricaduta delle mancanze sulle singole attività è incredibile, e perdere

risorse in questi termini quando bisognerebbe investire è mortificante. Anziché perdere opportunità per inazione, crediamo in una maggior efficienza in ambito organizzativo.”



Luigi

Merlo, presidente di Federlogistica, insiste sulla necessità di una lettura strategica che sia organica e adeguata. “La riflessione degli attori in questo settore deve evolversi in maniera molto profonda, con valutazioni a più ampio spettro. In un mondo globalizzato, è incredibile che dei terroristi abbiano una lettura dell'economia strategica migliore rispetto agli Stati. Abbiamo avuto due cigni neri, il Covid e la crisi di Suez. Affrontando questi ostacoli, è stata sfoderata una capacità sufficiente a superare la questione: ne è conseguita una capacità navale fortemente aumentata. Tutte le compagnie hanno dovuto mettere a mare più navi possibile, per aggirare il blocco del Mar Rosso.”

E procede d'infilata: “L'inadeguatezza strutturale è sintomatica. Dei milioni di euro del PNRR indirizzati all'autorità portuale, ne sono stati usati solo 30 per aggiornarsi al protocollo PCS (il modello unico Port Community System). Ma pur non muovendosi la burocrazia, bisogna segnalare alcune novità. C'è un progetto spin off di Telepass per accesso ai porti che dovrebbe migliorare l'afflusso dei trasporti su ruota alle banchine. Al posto di pagare ciascun permesso 8 o 10 euro per ogni camion, la proposta è quella di un permesso di transito annuale, al costo di circa 100 euro.

Altro sviluppo degno di nota è la capacità di sfruttare l'Intelligenza Artificiale nella predizione delle forniture necessarie agli armatori. Poter disporre di un dato storico su stoccaggio, organizzazione e capacità di prevedere necessità food and beverages nei vari paesi target, e sfruttare

queste informazioni per ottimizzare le forniture è oggi un importante strumento a nostra disposizione. Mentre per ora nel marittimo ci stiamo ragionando sopra in partnership con soggetti all'avanguardia, questo elemento è già un game changer.

☰ MENU

ENG ITA

🔍 CERCA

SHIP2SHORE

BENTORNATO



Pronzato Parmigiani

Fronteggiamo anche una grave crisi di forza lavoro per quanto riguarda la gestione di stock e spazi di magazzino e potrebbe essere l'automatizzazione a risolvere lo stallo. Di recente ho visitato un'azienda emiliana, fiore all'occhiello in termini di automazione magazzini: lavora 80% all'estero e solo per un quinto in Italia. C'è crisi del lavoro per magazzini, e lo sviluppo tecnologico ne cambierà profondamente la struttura operativa.

“Assemblea molto partecipata, con temi su cui ANPAN studia da tempo con Confindustria ed altri su cui lavoreremo di più in futuro” dettaglia l'avvocato Giuseppe Caruso, che rappresenta Confindustria Genova. “Tema molto interessante, la sostenibilità. Non è un segreto, abbiamo avuto da fornitori e filiere questionari che chiedono una quantità di dati di cui non disponiamo. Per esempio, sul mercato dei capitali le banche iniziano a mandare richieste del genere. Ai soggetti maggiori tali obblighi vengono già imposti, e dobbiamo iniziare a fare fronte a queste richieste perché siano conciliabili anche con aziende di minori dimensioni, attraverso formule adeguate che non le carichino di oneri troppo pesanti.”

Pietro Roth, responsabile della comunicazione per Assarmatori,

evidenzia l'importanza di un feedback adeguato nei confronti delle normative comunitarie. "Navighiamo tutti nello stesso mare: transizione energetica, conflitti e difficoltà logistiche sono problemi comuni. Mi soffermo sul punto per noi più importante: siamo sotto voto europeo, e nella nostra esperienza facciamo i conti con direttive che provengono dall'UE ma che dobbiamo gestire a Roma, con uno spazio di manovra limitato. Le regole si fanno a Bruxelles, ma è determinante una risposta adeguata dai governi nazionali. Ne è buon esempio il caso di qualche mese fa, quando la Commissione Europea ha proposto una modifica per estendere le accise sui carburanti anche alle imbarcazioni.



Roth

Rispetto ai mezzi da strada, per i natanti cambia totalmente l'operatività della catena di rifornimento. La densità di distribuzione dei punti rifornimento è differente. Ragion per cui la nave sceglie le sue rotte di approvvigionamento in base alla convenienza, aggirando strategicamente il prezzo più alto e causando grave danno alla filiera distribuzione e produzione carburanti di una nazione che non sia concorrenziale.

Su questo i paesi membri, Italia, Grecia, Malta hanno fatto fronte comune, sintomo di un percorso nuovo che ci auspichiamo abbia effetti

su tutta la politica marittima europea. L'invito è alla comunione d'interessi: se avessimo avuto dissidi sulla questione carburanti, chi ne avrebbe avuto vantaggio, se non le compagnie extra EU?"

“Anche se IN secondo piano rispetto al resto, l'incongruenza burocratica ci complica la vita” afferma Manlio Marino, presidente Spedizionieri Doganali, Compartimento territoriale Liguria. “L'ultima delle tegole che ci è arrivata in testa è la circolare 10/E, devastante per la sua struttura. Fortunatamente, attraverso i due appuntamenti ottenuti con l'Agenzia delle Dogane siamo riusciti a mitigare; ufficialmente, entrerà in vigore a giugno. Il punto è che, quando le norme vengono scritte, non vengono confrontate con operatori del settore. Se fossero discusse prima dell'applicazione, risparmierebbero ritardi mostruosi a livello di gestione delle provviste ed altri approvvigionamenti di bordo.”

L'intervento dell'Avv. Ettore Sbandi, team Deloitte, insiste sul tema della semplificazione normativa. “Sulla definizione di provviste e dotazioni di bordo, 15 articoli diventano 2 commi. La dichiarazione di esportazione costituisce prova di avvenuto imbarco: una norma che per la prima volta fa formale chiarezza sulla dichiarazione di esportazione. La semplificazione (o vuoto dell'adempimento) è ora fatta con sicurezza variabile. A Genova l'autorizzazione preventiva non è più necessaria mentre, ad esempio, in Lazio ancora sì.

Elemento di novità che ci interessa non poco, perché queste norme risalenti a 50 anni fa sono la causa principale dei rallentamenti 'di prassi'. Il nuovo regolamento entrerà in vigore prima di luglio, e dobbiamo capire cosa fare. Nel contesto di un momento cruciale per il framework normativo doganale, è un intervento più teorico che empirico. Ieri si lavorava con 150 articoli e domani si lavorerà con 120, sperando che questa semplificazione non ricada su specifici casi e scrivanie, ma venga applicata in modo coerente dal legislatore”.

[VIDEO INTERVISTA VITTORIO PARMIGIANI](#)

ASSOCIAZIONI

Lascia un commento

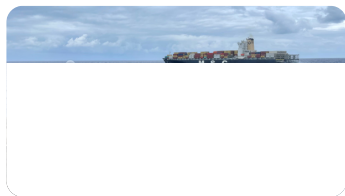
Commento

accetto la [privacy policy](#)

COMMENTA

Immagina una logistica
più verde, più sostenibile
e rispettosa dell'ambiente.

Potrebbe interessarti anche

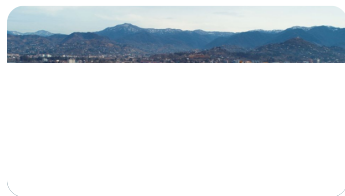


S2S+ SHIPPING

Marina Militare e Assarmatori hanno dato vita a un'esercitazione di contrasto alla pirateria

L'attività ha avuto luogo al largo di Monrovia, in Liberia, e ha coinvolto una portacontainer di MSC e il pattugliatore d'altura Borsini

29 GIUGNO 2023, 12:11



S2S+

SHIPPING PORTI

Potenziato il servizio Batumi-Gioia Tauro di MSC

Con l'aggiunta di scali in Nord Africa e nella penisola iberica, il terminal container del porto georgiano (gestito da BICT, controllata di ICTS) schiude nuove

9 APRILE 2024, 10:34



S2S+

SHIPPING PORTI

La stagione crocieristica di Catania al via con la Costa Fortuna

L'approdo nello scalo siciliano è avvenuto con circa 3 mila ospiti a bordo che vivranno un'esperienza di 2 settimane alla scoperta di Turchia e Grecia. Per

24 APRILE 2024, 17:20

SHIP2SHORE

©Ship2Shore - VAT nr.

01477140998

All rights reserved | ISSN:

2499-8761

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

Aree

[Shipping](#)[Logistica](#)[Porti](#)[Energia](#)[Rubriche](#)

Contenuti

[Riviste](#)[Gli Speciali](#)[Eventi](#)[Podcast](#)[Video](#)[Foto](#)

Utilità

[Privacy Policy](#)[Pubblicità](#)