



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 laccioli 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 chandlery. 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