

# Shipping Italy

Il quotidiano online del trasporto marittimo

## Parmigiani nuovo presidente dei provveditori navali alle prese con nuove sfide logistiche

Nicola Capuzzo · Friday, May 27th, 2022

**Genova** – Anpan, l'Associazione nazionale provveditori appaltatori navali che ha appena nominato nuovo presidente Vittorio Parmigiani come successore di Cesare Cavalleroni, ha dedicato l'edizione 2022 della propria assemblea annuale al tema 'Supply chain: crisi e soluzioni'. Attenzione focalizzata dunque sulle criticità e sulle complessità crescenti per gli approvvigionamenti alle navi.

Superato dunque il [problema della modalità di presentazione delle richieste per ottenere la non imponibilità Iva \(al 22% sugli acquisti\) per le navi operative in alto mare?](#) In realtà no perché, come evidenziato da Gian Enzo Duci (amministratore delegato di Esa Group), moderatore del convegno andato in scena durante l'assemblea, il problema "sembra ormai essere diventato endemico" anche se si sta ancora lavorando per trovare soluzioni definitive che superino [quelle transitorie e non risolutive trovate nei mesi scorsi](#). "È difficile capire quale impatto abbiano avuto queste complicazioni in concreto sul mercato nel corso degli ultimi mesi" secondo Duci, che preannuncia però come ci sia "speranza che venga presto riaperto un tavolo di confronto tra Confitarma, Assarmatori e Federagenti con l'Agenzia delle Entrate" su questo tema.

L'altra grande preoccupazione del momento per i provveditori di bordo è, come detto, la logistica delle merci: "Prima della pandemia eravamo abituati a servizi di trasporto via mare affidabili, efficienti, a basso costo e a servizio immediato; con un'offerta di servizi ampia" ha detto Duci introducendo il tema oggetto di dibattito. La realtà odierna è molto cambiata (in peggio per chi deve spedire merci) e le condizioni pre-pandemia a detta di molti non torneranno.

Giovanni Calvini, amministratore delegato di Madi Ventura, ha raccontato l'esperienza recente della sua azienda spiegando che "lo scorso dicembre si era bloccata tutta la supply chain e una ventina di nostri container sono rimasti bloccati a lungo con la conseguenza che alcuni carichi stanno arrivando ora. Di fatto con 5/6 mesi di transit time e per fortuna si trattava di merce non deperibile". Calvini ha detto di temere "l'onda lunga che ci sarà post-lockdown nel porto di Shanghai" e "la prossima stagione di contrattazione sindacale dei dockers nei porti della west coast americana".

Per il numero uno di Madi Ventura, però, "il costo dei noli aumentato di 3 o 4 volte non è nemmeno il problema maggiore; quello che più spaventa è la scarsa affidabilità e l'efficienza dei

servizi. È un problema nato da quando ci sono le alleanze armatoriali” nel trasporto container. “Prima si poteva contare su 4/5 partenze a settimana, ora non più. Il servizio è peggiorato anche per il gigantismo navale, i porti italiani non sono in grado di gestire navi da 15-20.000 Teu” ha aggiunto, chiamando in causa anche i controlli alle merci che contribuiscono talvolta ad allungare i tempi di consegna. “È necessario che tutti mettano al centro la qualità del servizio; è ancora più importante del nolo”. Nel frattempo Madi Venture sta già mettendo in atto un reshoring avvicinando i mercati di approvvigionamento.

Per Stefano Messina, presidente di Assarmatori e vicepresidente dell’omonimo gruppo armatoriale genovese, “ciò che comanda oggi è dove va il contenitore: non esistono più le tariffe. Si vive nel mercato spot. Siamo in una situazione d’emergenza, ma non credo sia una situazione strutturale, bensì una contingenza che mi auguro sia duratura non solo per i risultati della nostra azienda ma perché serve un ripensamento utile a far comprendere quanto sia importante il lavoro che facciamo”.

Messina, preannunciando che in futuro il suo gruppo punterà sempre più su servizi di linea diretti cercando di evitare il più possibile il transhipment, ha auspicato anch’egli che “i trasporti via mare tornino a essere più affidabili. Credo che ci sarà una stabilizzazione e un miglioramento anche perché nel 2023 e 24 è previsto un aumento della capacità di stiva del 25%. Non è la stessa cosa, però, per i contenitori disponibili”. Oltre a ciò un ritorno alla normalità sul mercato prenderà forma anche “quando la situazione nei porti migliorerà”.

Aldo Negri, amministratore delegato del Gruppo Finsea, ha posto invece l’accento sulle criticità legate al fattore umano: “A terra oggi manca anche la forza lavoro, parlo di autisti di camion o di macchinisti per fare treni. A volte non siamo in grado di poter accontentare il cliente”. Lo stesso vale “anche a bordo delle navi. Alla fiera Seatrade di Miami un grande gruppo mi ha detto che non ha i marittimi per far partire navi nonostante i tassi di riempimento come passeggeri siano già oggi più che soddisfacenti”.

Per le industrie, invece, la preoccupazione maggiore è l’approvvigionamento. A proposito di criticità logistiche e conseguente reshoring, il vertice di Finsea ha portato l’esempio di Slam (società di cui fino a qualche tempo fa il gruppo era azionista di controllo), spiegando che “se prima ci si approvvigionava solo in Asia, ora si inizia a comprare da Turchia, Marocco e Portogallo. Altrimenti il rischio è di non avere la merce quando serve”. Per questo invita il cluster a “non sottovalutare il trasporto marittimo ro-ro a cui il reshoring verso il Mediterraneo darà un’importanza fondamentale. Così come il break bulk è tornato di moda”.

## **ISCRIVITI ALLA NEWSLETTER QUOTIDIANA GRATUITA DI SHIPPING ITALY**

This entry was posted on Friday, May 27th, 2022 at 6:13 pm and is filed under [Politica&Associazioni](#). You can follow any responses to this entry through the [Comments \(RSS\)](#) feed. Both comments and pings are currently closed.

