



Il Mediterraneo ospita il 18,7% delle crociere del mondo. Napoli in calo, serve più sinergia tra operatori e città

Settore crocieristico al centro dell'apertura della seconda giornata di Shipping and the Law

Napoli, 26 ottobre 2016 - L'impatto economico delle crociere in Europa è di 17 miliardi di euro, una cifra che vede la ricaduta maggiore sull'Italia, dove il peso del settore sul suo Pil tocca quota 4 miliardi di euro. Nel 2015 30 milioni di crocieristi hanno navigato nel Mediterraneo e di questi la quota più consistente, undici milioni, ha scelto di fare tappa in Italia. Sono questi alcuni dei dati emersi oggi nel corso della seconda e ultima giornata della VII edizione di *Shipping and the Law*, in corso a Napoli, organizzato da **Francesco Saverio Lauro**.

In primo piano, nella sessione di apertura, c'è stato infatti il mercato crocieristico con la partecipazione delle tre maggiori compagnie che operano nel Mediterraneo: Msc, Costa e Royal Caribbean. *"Il Mediterraneo - ha spiegato Leonardo Massa, country manager per l'Italia di Msc - è l'area di core business per noi e infatti la nuova ammiraglia Msc Meraviglia viaggerà proprio qui dal giugno 2017 con le sue crociere di sette giorni. Siamo sempre attenti agli eventi geopolitici che spesso ci costringono a variare le rotte, ma siamo anche pronti ad accettare nuove sfide, come quella che dal 2017 ci porterà a Saranda, in Albania"*. Tra i temi emersi anche **la correlazione diretta**, espressa attraverso i dati di Banca d'Italia, **tra dotazione infrastrutturale degli scali e movimentazione dei passeggeri delle crociere**, un tema che ha spostato il confronto anche sul porto di Napoli che nel 2017 dovrebbe perdere 300.000 crocieristi: *"L'Italia - ha sottolineato infatti Karina Santini, manager per lo sviluppo dei porti del Med di Royal Caribbean - è un asset strategico per la nostra compagnia, ma temiamo le dinamiche difficili della catena di soggetti coinvolti nei luoghi su cui investiamo. Nel Mediterraneo il settore cresce ma devono crescere anche le infrastrutture e i porti per poter accogliere i turisti, per questo abbiamo bisogno di un interlocutore valido e deciso che abbia iter sicuri, tempi certi"*. Un'esigenza a cui ha risposto Ivano Russo, del Ministero delle infrastrutture: *"Con la riforma che stiamo attuando - ha spiegato - non avremo più 24 porti che vanno in giro per il mondo a presentare offerte risibili agli occhi dei grandi operatori internazionali di merci e passeggeri, ma potremo competere meglio in un quadro di coordinamento nazionale."*

Stiamo lavorando anche sulle infrastrutture, come a Palermo, dove dopo vent'anni abbiamo posto le precondizioni per costruire il terminal crociere, ma anche a Civitavecchia dove il mese prossimo partono i lavori per il nuovo terminal e lavoriamo anche per migliorare i porti di Livorno e La Spezia, senza dimenticare le nuove destinazioni: nel 2017 anche Taranto avrà i primi attracchi di crociere”.

Una delle prospettive per Napoli potrebbe essere anche quella di **“proseguire il lavoro iniziato alla fine degli anni '90** - ha spiegato Francesco Saverio Lauro - quando da presidente dell'autorità portuale aprì la zona del Beverello alla città, aprimmo la darsena Borbonica e iniziammo i lavori sul molo San Vincenzo per creare un approdo per grandi yachts e piccole navi da crociera. Il lavoro che avviai **doveva proseguire anche con le indicazioni di Stefano Boeri** comprendeva anche attività ricreative e per il tempo libero che avrebbero **vivacizzato l'area portuale turistico-passeggeri sita ad occidente del porto per 16 ore al giorno e che potrebbe essere ripreso perché lo scalo sia sempre più strettamente legato alla città”**. E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaleoni, vicepresidente di Costa Crociere: “La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi”. Sul tema, l'assessore al mare del Comune di Napoli Daniela Villani ha lanciato l'idea di **“un tavolo tra l'amministrazione comunale e gli operatori delle crociere** e gli altri attori coinvolti per un'offerta sempre migliore. Penso allo scalo come una prima vetrina di Napoli, coinvolgendo le nostre eccellenze come ad esempio **gli artigiani di San Gregorio Armeno, sia alla stazione Marittima che ai vicini giardini di Molosiglio”**.

E la necessità di un rapporto più stretto con le città-scalo è stato sottolineato anche da Massimo Brancaleoni, vicepresidente di Costa Crociere: *“La misura del valore dell'impatto delle crociere su un territorio non si misura solo in scali, ci sono margini enormi da sfruttare su quanto spendono i turisti una volta sbarcati. Per questo abbiamo sviluppato partnership come quella di Napoli con il Museo di Capodimonte. Napoli deve però ancora arricchire il bouquet delle esperienze da proporre ai crocieristi”*.

La seconda giornata di Shipping and the Law ha poi preso in esame anche le trasformazioni tecnologiche in atto nel confronto su *“Shipping e Big Data in the Era of Digitalization”*, che ha trattato del crescente uso della gestione di dati digitali e analisi delle prestazioni a distanza, con particolare riferimento alla sicurezza informatica e alla proprietà dei dati nello shipping. Presieduta dall'esperto del settore Philippe Holthof e dal presidente di ATENA-Associazione Italiana di Tecnica Navale Alberto Moroso, vedrà gli interventi di Carmelo Cartalemi, Senior Engine Portfolio Manager di *Winterthur Gas & Diesel*, e Mikael Sandberg, *Wärtsilä* Digitalization Team Member e, tra i panelist: il CEO LGR di *Navigazione* Leonardo Rondinella, il CEO di *Perseveranza SpA di Navigazione* Umberto D'Amato; Marcel van Haaren, Senior Sales Manager di *Alfa Laval Exhaust Gas Cleaning*; Luigi Abbruzzese, Innovation Manager *IEMLab* e Alessandro Pescetto, Sector Manager Marine Software Solutions and Ship Performance Monitoring di *Rina SpA*.

I lavori della mattinata sono terminati con la sessione "*Looking to the Future*", presieduta dal presidente del Gruppo Giovani Armatori di Confitarma Andrea Garolla di Bard. Alla discussione sulle prospettive dello shipping e le sfide nel futuro per le nuove generazioni di armatori hanno partecipato: il decano degli armatori italiani Peppino D'Amato, presidente di *Perseveranza SpA di Navigazione*; Giacomo Gavarone, commercial manager di *Rimorchiatori Riuniti S.p.A*; Lorenzo Maticena di *Caronte & Tourist*; Yannis Triphillis.

I lavori si concluderanno infine nel pomeriggio di mercoledì con una *mock mediation* e una *mock arbitration*, ovvero la simulazione di una mediazione e di un arbitrato marittimo, con un collegio arbitrale d'eccezione di cui faranno parte il presidente della *LMAA-London Maritime Arbitrators' Association* Clive Aston e il suo past president Christopher Moss e il noto solicitor londinese Peter Jago, partner *MFB*, mentre il ruolo di *mediator* sarà interpretato da Jonathan Lux, mediatore di *Stone Chambers*. Le parti saranno interpretate da Leonardo Rondinella, CEO di *LGR di Navigazione* e Yannis Triphillis, membro del comitato esecutivo *Hellenic Chamber of Shipping Lawyers* e saranno assistite dagli avvocati David Pitlarge di *Hill Dickinson LLP* e dall'avvocato Francesco S. Lauro, *Studio Legale Lauro*