



## **Napoli: concluso lo "Shipping and the Law 2013" giunto alla IV Edizione**

Napoli, 3 ottobre 2013 - Si è tenuta oggi, la IV edizione del convegno internazionale Shipping and the Law, l'appuntamento che riunisce ogni anno a Napoli il gotha dello shipping mondiale.

Shipping and the Law in the recent and current markets - 4th edition si è svolto nello scenario del complesso medioevale di Santa Chiara, cittadella francescana sita nel cuore della città, ed ha visto riunirsi per l'occasione oltre 150 tra i massimi esponenti dell'armamento, della cantieristica, della finanza, del mondo assicurativo e del diritto marittimo, per tracciare uno scenario intorno ad un settore attraverso il quale avviene attualmente la massima parte degli scambi commerciali mondiali.

Il tema del convegno di quest'anno era infatti "Where is Shipping going?", la domanda su dove stia andando il trasporto marittimo analizzato dal punto di vista legale, economico, della tecnologia, della finanza, assicurativo.

I lavori sono stati introdotti da Emanuele Grimaldi, maggiore armatore italiano e presidente designato di CONFITARMA e da Francesco Saverio Lauro, avvocato marittimista già presidente dell'Autorità portuale di Napoli ed ideatore del convegno, assieme al presidente della Camera di Commercio di Napoli Maurizio Maddaloni.

Si sono poi succeduti gli interventi di oltre 60 tra i più grandi armatori e giuristi italiani e stranieri, tra cui: Valeria Novella, presidente dei Giovani Armatori italiani; Mats H. Berglund, amministratore delegato della Pacific Basin di Hong Kong (che vanta una flotta di oltre 250 navi); Mans Jacobsson, ex presidente dell'International Oil Pollution Compensation Funds; Patrick Verhoeven, segretario generale dell'European Community Shipowners' Association; Vincenzo Petrone, presidente di Fincantieri; Ugo Salerno, amministratore delegato del Registro Italiano Navale; Mauro Iguera, amministratore delegato di CR Marine & Aviation S.p.A.; Federico Deodato, amministratore delegato PL Ferrari & Co S.r.l; Philippe Boisson, direttore della comunicazione di Bureau Veritas; Ferran Minguela, della European Investment Bank; Alistair Groom, amministratore delegato di The Standard Club e Wang Jing, primo avvocato marittimista cinese a lavorare per clienti stranieri.

"E' stata un'occasione di dibattito e di scambio molto ricco" dichiara Lauro. "Basti pensare che il contributo del trasporto marittimo al cambiamento climatico è ancora molto contenuto: infatti sebbene lo shipping rappresenti ben il 90% del commercio globale, crea meno del 5% dell'anidride carbonica emessa.

E ancora una volta Napoli, posta in posizione strategica al centro del Mediterraneo, e città attorno alla quale è concentrato più della metà dell'armamento italiano, conferma il suo ruolo naturale di capitale dell'industria armatoriale e di luogo ideale

per questo appuntamento internazionale.”

“La sfida del futuro”, spiega l’armatore Emanuele Grimaldi, “si giocherà sul tipo di energia che dovrà essere utilizzata, insieme a tutti gli aspetti ambientali”. Per Grimaldi “altrettanto importanti sono i temi della finanza e dell’internazionalizzazione” tuttavia, aggiunge, “in Italia e nel Mezzogiorno non esiste la percezione dell’importanza di questo settore che ha fatturato e occupati pari a quelli dell’agricoltura. E, purtroppo, non abbiamo un ministero della marina per un settore trainante”.

In un quadro in cui anche l’Unione Europea dichiara che la realizzazione di un trasporto marittimo a zero rifiuti, zero emissioni e più ecologico costituisce una priorità, la questione del rapporto tra trasporto marittimo, ambiente e sviluppo economico è stata analizzata sia guardando alla ricerca di nuove soluzioni tecniche innovative, che consentano di trovare un equilibrio tra compatibilità ambientale da una parte ed efficienza economica in un campo in cui la ripresa resta ancora fragile dall’altra, sia ricercando nuove soluzioni finanziarie adeguate al settore e alla competizione sempre più globalizzata. Una prima parte dei lavori (sponsorizzati da oltre 40 sponsor, tra cui Wärtsilä Italia e da CR Marine & Aviation e Smit), *Sailing towards new technical solutions*, è stata infatti dedicata ad analizzare nuove soluzioni sia tecnologiche che giuridiche volte a garantire l’efficienza delle navi coniugandola con il rispetto delle emissioni; una seconda sessione, *Sailing towards new financial solutions*, in cui si è discusso della ricerca di nuove soluzioni finanziarie, ha visto, oltre alla partecipazione delle banche tradizionalmente presenti nello shipping, quelle della Banca Europea degli Investimenti e della SACE, l’agenzia italiana di credito all’esportazione. Nel corso dell’incontro è stata poi tracciata un’analisi economica del settore, sono state analizzate le esigenze normative relative alla gestione dei rischi, trattando i temi della riassicurazione rischi catastrofici (con riferimenti al caso della Costa Concordia) e della responsabilità delle società di classificazione (con riferimenti al caso Erika, la petroliera naufragata nel 1999 in Bretagna). Un panel di giuristi, armatori e operatori provenienti da tutto il mondo ha poi illustrato e discusso assieme agli armatori le più recenti decisioni sul tema dei contratti di costruzione, compravendita e noleggio di navi.

Durante il convegno è giunta infine la notizia della strage di migranti al largo di Lampedusa: “La tragedia sembra sia stata determinata da una fatalità - commenta Francesco Saverio Lauro - i migranti hanno tentato di chiedere soccorso accendendo un fuoco ma la barca si è incendiata. Tuttavia le ragioni profonde di questa come di tante altre tragedie è l’incapacità dell’Unione Europea di gestire il fenomeno delle migrazioni ed assicurare la stabilità politica e una civile collaborazione con i paesi della sponda sud del Mediterraneo per prevenire questo viaggi della disperazione. Si tratta di persone che fuggono dalla guerra, da discriminazioni politiche, etniche e religiose, dalla violazione dei più basilari diritti umani; oppure che migrano per fuggire da un’estrema povertà e una condizione esistenziale insostenibile. Il ruolo dell’Italia, paese fondatore della costruzione europea, posto al centro del Mare Nostrum, dovrebbe essere quello di esercitare, di concerto con gli altri paesi europei, un ruolo di regolazione dei flussi migratori e di lotta alle mafie ed ai trafficanti che speculano sul dramma dei migranti. Si tratta di uno sforzo estremamente difficile e ben diverso dagli sospetti accordi di un recente passato con le autorità non democratiche della Libia e altri paesi. Si tratta di assumersi un notevole onere economico e di polizia internazionale volto al rispetto delle convenzioni che non vengano

---

percepito come violazione della sovranità degli stati interessati. E' un compito molto difficile a cui non possiamo sottrarci".