

## Convegno Internazionale “PROMOTION SUSTAINABILITY AND MANAGEMENT CONTROL IN CRUISE SEAPORT SYSTEMS”, Università degli Studi di Napoli Parthenope, 29 giugno 2016

\*\*\*\*\*

### SINTESI DEGLI INTERVENTI

a cura di Assunta Di Vaio

#### Per citare questo articolo:

Di Vaio A. (2016), “Sintesi degli interventi”, *Convegno Internazionale “PROMOTION SUSTAINABILITY AND MANAGEMENT CONTROL IN CRUISE SEAPORT SYSTEMS”*, Università degli Studi di Napoli Parthenope, 29 giugno 2016

Promozione, Sostenibilità e Controllo (PCS) nei porti crocieristici sono stati i temi affrontati durante il Convegno Internazionale “Promotion, Sustainability and Management Control in Cruise Seaport Systems” organizzato nell’ambito della *Naples Shipping Week* 2016 (NSW2016) dalle prof.sse Assunta Di Vaio e Francesca Salerno dell’Università degli Studi di Napoli Parthenope.

L’evento scientifico, che si è svolto a Napoli il 29 giugno 2016, nel prestigioso complesso monumentale di Villa Doria d’Angri, è stato suddiviso in due *panel*. Un primo composto da accademici di differenti settori scientifico-disciplinari, quali l’area economico-manageriale e l’area giuridica di cui sono responsabili, rispettivamente, la prof.ssa Di Vaio e la prof.ssa Salerno. Il coordinamento dei lavori è stato affidato alla prof.ssa Elda Turco Bugherini, ordinario di diritto della navigazione all’Università La Sapienza. Un secondo, identificato come *panel discussion*, che ha coinvolto le principali aziende e associazioni di categoria della *cruise supply chain* è stato coordinato dalla prof.ssa Di Vaio.

Hanno partecipato agli indirizzi di saluto il Magnifico Rettore prof. Claudio Quintano e il pro-Rettore prof. Alberto Carotenuto dell’Università Parthenope ed il dottor Mario Mattioli, presidente della Commissione Education di CONFITARMA, associazione di categoria che ha supportato la realizzazione del Convegno. Sin dalle prime battute il ruolo della formazione nell’industria marittimo-portuale e più in particolare nel comparto crociere è apparso cruciale in un Ateneo le cui origini datate 1919 sono da ricercarsi nell’esigenza di creare in Italia un Istituto di grado superiore per impartire una formazione professionale a coloro che svolgevano o che volessero svolgere attività di “direzione” e/o di “costruzione” delle navi. L’Unica Università Marinara d’Italia fra il 1939 ed il 1940 passata da Regio Istituto Superiore Navale a Regio Istituto Universitario Navale (I.U.N.). Successivamente, la formazione universitaria, di fronte ai cambiamenti che hanno interessato le aziende dei settori pubblico e privato ha adottato un approccio integrato: le nuove figure professionali da formare non devono avere semplici conoscenze tecniche, ma conoscenze integrate coi principi economici per la direzione delle aziende. Ne consegue che l’allora Istituto Universitario Navale, oggi Università degli Studi di Napoli Parthenope, ha arricchito i suoi percorsi di formazione senza perdere la sua vocazione “marittimistica”. La formazione ha un ruolo strategico anche per CONFITARMA che ne sottolinea l’importanza anche attraverso forme di collaborazione con le Università. Partecipa agli indirizzi di saluto l’Ammiraglio Antonio Basile, commissario straordinario dell’Autorità Portuale di Napoli, che evidenzia l’impegno dell’Autorità nella riorganizzazione dell’area portuale e delle relative attività. Intervengono inoltre il presidente della Naples Shipping Week Com.te Giuseppe D’Amato e il presidente del Propeller club del porto di Napoli avv. Umberto Masucci, forze trainanti della NSW2016.

Ad aprire i lavori del *panel* scientifico la prof.ssa Elda Turco Bugherini che richiama l’attenzione sull’incessante crescita del comparto crociere e più in generale di un settore per il quale, sovente, si fa fatica ad inquadrarlo esclusivamente in un quadro normativo senza tener conto delle implicazioni manageriali e territoriali. Infatti, con specifico riferimento alla sostenibilità ambientale, la prof.ssa Salerno, associato di diritto della navigazione, evidenzia che “l’impatto ambientale è un problema molto serio in aree vicine ai centri abitati e ai centri storici, in termini di pericolo per la salute dell’uomo e anche per il possibile deterioramento del patrimonio storico-artistico dovuto all’azione delle piogge acide” e nel richiamare il ruolo attivo dell’Unione Europea nel recepire la MARPOL illustra il contenuto della Direttiva 2016/802 dell’11 maggio 2016 relativa alla riduzione del tenore di zolfo di alcuni combustibili liquidi. In particolare, con riguardo alle navi di linea dedite al traffico passeggeri il provvedimento prevede la graduale adozione da parte degli Stati membri di norme più restrittive riguardo al tenore di zolfo nel combustibile per uso marittimo. Inoltre, sottolinea la Salerno, riguardo alle emissioni di Co2, secondo il report redatto dal Comitato per la Protezione dell’Ambiente Marino MEPC 67 dell’IMO nel 2014, le navi da crociera tra il 2007 e il 2012 ne hanno prodotto 35 milioni di tonnellate. Questo implica l’importanza dei controlli soprattutto durante le ore di ormeggio delle navi in banchina. La direzione assunta dall’Unione Europea sulla sostenibilità ambientale sembrerebbe, ad avviso del prof. Magnosi dell’Università Parthenope, quella di indirizzare i più recenti provvedimenti normativi verso tre distinte direzioni, le quali però non possono non convergere, sul piano delle funzioni da svolgere e delle finalità da raggiungere, verso il conseguimento di una “sensibile riduzione” delle emissioni di agenti inquinanti nell’atmosfera. In primo luogo, in merito ai sistemi di propulsione delle navi è stabilito l’uso di carburanti con specifiche caratteristiche chimiche; in secondo luogo è elaborato e regolamentato un meccanismo di controllo delle emissioni; infine, sono incentivati il ricorso a sistemi alternativi per la propulsione ed il funzionamento delle navi. In merito al controllo del rispetto dei limiti delle emissioni, il riscontro dei dati e delle informazioni è assicurato anche tramite il “dovere”, per ogni singola nave, di “notificare” sia allo Stato di bandiera, sia all’autorità competente del porto dello Stato di approdo, l’eventuale impossibilità di rifornirsi di carburante rientrando nei parametri prefissati. Il regolamento richiamato si applica, tranne alcune eccezioni, a tutte le navi di stazza lorda superiore alle 5000 tonnellate; appare più che evidente quindi il coinvolgimento delle grandi navi da crociera, o comunque destinate al trasporto passeggeri. Infine, il ricorso a sistemi alternativi prevede l’impiego di sistemi innovativi per la propulsione e il funzionamento delle navi.

D’altra parte, come sottolinea il prof. George Vaggelas dell’Università dell’Egeo, se le navi da crociera sempre più grandi sono chiamate a rispondere alle disposizioni sancite da Convenzione, Direttive e regolamenti, i porti di destinazione o le cosiddette città portuali devono adeguare la propria ricettività in termini di infrastrutture portuali e di servizi. La capacità della destinazione crocieristica diventa dunque un elemento discriminante nel disegno degli itinerari, attraendo o allontanando flussi crocieristici.

Cosicché considerando che il mercato crocieristico è oligopolistico, le più importanti sfide per i porti di destinazione si identificano nell'organizzazione dell'offerta di servizi alle navi e ai passeggeri. Conseguentemente, diventa rilevante il ruolo delle città di destinazione, ma principalmente il ruolo che i porti assumono sulla base della propria offerta logistico-portuale nel determinare la propria capacità competitiva sul mercato.

Una capacità competitiva che non può prescindere da una incisiva azione di coordinamento fra tutti i *player* del comparto crocieristico. Questo è quanto precisato da Assunta Di Vaio, professore di Economia aziendale, che richiama l'attenzione della platea sul modello organizzativo portuale *landlord* che identifica nelle Autorità Portuali i soggetti che coordinano, indirizzano, promuovono e controllano le attività portuali affidate alla gestione dei privati, quali ad esempio le Compagnie crocieristiche. Il modello che, nella prospettiva di World Bank dovrebbe garantire il conseguimento dell'efficienza nell'impiego delle infrastrutture e dell'efficacia nell'erogazione delle *port facilities*, non sembra essere sempre efficace nel garantire il raggiungimento degli obiettivi prefissati, soprattutto, quando il *framework* normativo dello Stato in cui si applica il modello si presenta farraginoso. Condizione che può indurre l'investitore, quali le Compagnie da crociera, a non includere i porti nei propri itinerari. Tuttavia, i porti "non possono e non devono" perdere traffici, linfa vitale che ne giustifica l'esistenza, ma dovrebbero anche garantire la sostenibilità dei flussi crocieristici nelle destinazioni assurgendosi come "parte attiva" dei processi di cambiamento. Sul modello di *governance* del business crocieristico portuale, i risultati dei progetti di ricerca sulla misurazione della relazione fra strutture proprietarie delle concessionarie di *terminal* crocieristici e performance che la studiosa ha avviato nel 2009, coinvolgendo l'*University College London* e l'Università di *Las Palmas de Gran Canaria*, mostrano che le *public and private partnership* nella gestione delle infrastrutture crocieristiche, quantunque contribuiscano significativamente alla crescita dei traffici nei porti di destinazione, non sono l'unica determinante dello sviluppo dei porti che, invece, appaiono essere "ostaggio" delle scelte strategiche delle Compagnie crocieristiche. D'altra parte, si osserva che l'attività di promozione delle destinazioni crocieristiche condotta dalle Autorità Portuali appare non particolarmente determinante nei possibili cambi di rotta delle suddette Compagnie e, al contempo, l'attività di controllo dell'ente tende ad avere natura ispettiva "svestendosi", o meglio "non si veste", di un possibile ruolo strategico che compiti, quali promozione e controllo, possono assumere a supporto del processo decisionale delle aziende. In uno scenario in cui "promozione, sostenibilità e controllo" possono essere fra le leve di sviluppo nelle relazioni tra "sea" e "land" è opportuno che sia attribuito ad uno o più *player* della *cruise supply chain* la guida nel coordinamento fra aziende pubbliche e private. Ai *terminal* gestiti da aziende che operano sulla base di una concessione andrebbe riconosciuto un più ampio potere nella pianificazione strategica dei porti di destinazione, mentre ai soggetti pubblici (Autorità Portuali, Autorità marittime e *local government*) andrebbe fortificata la capacità di contemperare interessi pubblici e privati nella prospettiva dello sviluppo delle aree di destinazione, o meglio dei porti/territorio di destinazione.

Naturalmente, sottolinea il prof. Stefano Zunarelli, ordinario di diritto della navigazione all'Università di Bologna Alma Mater Studiorum, non manca la gestione delle criticità che sussiste nella ricerca dell'equilibrio fra il conseguimento dell'efficacia e dell'efficienza, da un lato, e le norme e regolamenti relativi alla gestione dei *terminal*, che sono stazioni marittime e dunque servizi di interesse generale (D.M. del 14 novembre 1994). Si richiama la necessità di una cabina di regia per una buona *governance* portuale, ma anche la presenza di uno sportello unico per le attività di controllo, nonché un centro amministrativo unico per le attività di promozione. Andrebbero infine potenziati i poteri delle Autorità Portuali e in particolare quello di direzione, che consentirebbe di avere una linea chiara di un piano strategico che consideri lo sviluppo dei singoli porti e dell'intero Paese.

Il proliferare ed il sovrapporsi di norme, a livello nazionale e comunitario, in materia di tutela dei diritti dei passeggeri intesi come tali, ma anche come turisti e consumatori non contribuiscono ad avere chiarezza sulle responsabilità dei *player* coinvolti nei processi operativi nel comparto crocieristico. In tal senso si esprime il prof. Stefano Pollastrelli, ordinario di diritto della navigazione presso l'Università di Macerata, che focalizza l'attenzione su un quadro normativo che tende a disorientare il turista e talvolta ad allontanarlo da scelte che inizialmente costituivano il proprio paniere di preferenze.

In questo scenario delineato dagli studiosi di diritto della navigazione marittima e dagli studiosi della gestione aziendale e degli effetti sulla performance delle aziende e del territorio, sembrerebbe, in linea con le azioni in atto dell'Unione Europea, che l'innovazione nei servizi portuali, nei servizi di accoglienza offerti dalle città di destinazione, nella formazione universitaria "ad hoc" nel comparto oggetto del Convegno possa essere una delle risposte alle istanze del mercato. Così la prof.ssa Maria Lekakou, associato di Economia marittima presso l'Università dell'Egeo, esordisce nel concludere il *panel* scientifico del Convegno. Occorre consolidare e rafforzare la base informativa attraverso il coinvolgimento di tutti i *player* della filiera marittimo-portuale inclusi i *local government* dei porti di destinazione. E' opportuno, per una crescita sostenibile, delineare un modello organizzativo-gestionale "cucito" su specifiche realtà territoriali. In questa direzione, Maria Lekakou, esperta nella misurazione dell'impatto economico del turismo crocieristico, introduce il progetto europeo *CRUISE DEstination SustaInable development and manaGemeNt* realizzato in collaborazione con l'Università degli Studi di Napoli Parthenope e che mira a determinare il ruolo del turismo crocieristico nell'ambito del *Blue Growth*.

A conclusione del *panel* scientifico, la prof.ssa Assunta Di Vaio, che coordina il *panel discussion* con operatori del settore con interessi "prevalenti" nel porto di Napoli, invita il CEO di Terminal Napoli SpA dott. Tomaso Cognolato, il presidente di Assoagenti Napoli dott. Andrea Mastellone, la responsabile comunicazione di Assoporti dott.ssa Tiziana Murgia, il referente regionale dell'INAIL dott. Angelo Lauro ad esprimere il punto di vista degli operatori sui temi del Convegno. Dal *panel discussion* appaiono chiari due messaggi: primo, la necessità di coordinamento fra "sea and land" e, secondo, l'esigenza di una chiara *governance* del porto e del proprio territorio.

I lavori si concludono con una sintesi della prof.ssa Elda Turco Bulgherini che invita ad una attenta riflessione sul quadro normativo e sulle problematiche di direzione strategica dei porti e del territorio per le destinazioni crocieristiche.

Il Convegno Internazionale ha visto la partecipazione di numerose personalità dell'industria della portualità e dello shipping nonché di oltre cento studenti iscritti ai corsi di studio del Dipartimento di Giurisprudenza e dei Dipartimenti di Economia dell'Università Parthenope.

Il Convegno Internazionale "Promotion, Sustainability and Management Control in Cruise Seaport Systems" organizzato dalle prof.sse Di Vaio e Salerno ha creato, anche in questa seconda edizione della NSW2016, l'opportunità per un confronto ravvicinato fra mondo accademico e mondo operativo. Dai temi argomentati durante il *panel* scientifico ed il *panel discussion* si intravedono possibili "aree di azione" in cui le criticità emerse e i possibili conflitti di interesse potrebbero essere affrontati sulla base di una progettualità condivisa fra studiosi del comparto crociere, *practitioner* e *local government*.