

## **Intervento del Presidente della Trieste Terminal Passeggeri, Gianfranco Gerini**

Il sogno è il tentativo di appagamento di un desiderio. Lo affermava Sigmund Freud.

Credetemi. Nel mio caso vale, eccome.

Vale nel caso di questo porto di Trieste e di questa Città che si è trovata a fare i conti con l'eccezionale squadra navale di un'ammiraglia e altre tre grandi navi della flotta crocieristica.

Per anni abbiamo sognato (e siamo stati in più di un'occasione accusati di sognare troppo) che Trieste potesse essere un eccezionale punto di partenza e di arrivo di crociere. Abbiamo detto a tutti che avevamo le carte in regola per fare un salto di qualità. E' vero, lo desideravamo, ma non eravamo dei sognatori pazzi. I fatti ci stanno dando finalmente ragione.

E' per questo motivo che oggi sono davvero contento di essere qui. Sono contento di poter smentire Freud e affermare che il sogno non è solo il tentativo di appagamento di un desiderio...E' anche la potente molla che può spingere intere realtà economiche, ma specialmente comunità di uomini a guardare oltre alla linea dell'orizzonte.

Oggi il mio più caloroso e cordiale saluto va a tutti i presenti e un particolare ringraziamento al Presidente dell'Autorità Portuale, dott.ssa Marina Monassi, che ha condiviso prima di tutto il sogno. Che ha condiviso oggi questa iniziativa tesa a lanciare questo focus "Trieste Porto Blu" con l'intento di promuovere il nostro scalo e suscitare il giusto interesse da parte degli operatori della filiera del "cruise shipping" nei confronti del nostro porto all'interno del nord-est dell'Adriatico.

Trieste si merita molto di più di ciò che fino ad ora Le è stato riservato e ciò cercheremo di dimostrarlo (e lo dimostreremo nel corso dell'odierna giornata di lavoro ma anche nel futuro più prossimo).

E' pertanto con questo spirito e con questa volontà che mi rivolgo agli operatori del settore qui presenti oltre che ai rappresentanti delle Istituzioni locali e delle categorie economiche della Città.

^ ^ ^ ^ ^ ^ ^

Ora però ritengo opportuna una breve digressione di carattere personale, ma che poi riguarda la TTP nel suo insieme, e ciò per dimostrare e significare le forti potenzialità che la Trieste Terminal Passeggeri indubbiamente possiede.

Quando mi è stato chiesto di seguire la difficile e gravosa fase dello "start up", ho accettato con grande entusiasmo, essendo fortemente convinto delle reali potenzialità della TTP, cosa di cui sono tuttora convinto e di cui lo sarò sempre. Dalla costituzione della Trieste Terminal Passeggeri sono passati poco più di quattro anni. In questo frattempo molte cose sono successe, molte cose sono

state fatte, penso al riempimento del dente al Molo Bersaglieri, alla ristrutturazione in corso dell'hangar 42 che sarà operativo con la prossima stagione delle crociere, alla sistemazione dell'hangar 41, all'avvio dell'operatività dell'ormeggio 57 per il traffico ro-ro/pax. Penso anche a quelle da fare, e cioè il prolungamento e l'allargamento del Molo Bersaglieri, con un investimento, alla fine, di oltre 30 milioni di Euro. Recentemente, poi, abbiamo fatto investimenti per fornire energia elettrica ai mega yachts (altro settore in fase di buon sviluppo, grazie alla partecipata Trieste Yacht Service) e stiamo valutando la possibilità di fornire energia alternativa alle navi da crociera all'ormeggio (come verrà successivamente illustrato).

Ma anche sotto il profilo commerciale e operativo, TTP, che si avvia a concretizzare un rafforzamento societario significativo anche per il valore dei nuovi partner direttamente coinvolti nel mercato delle crociere, sta compiendo decisivi passi avanti. Entrata di recente nel board di Med Cruise, TTP sta incassando l'interessamento e, passatemi il termine, il coinvolgimento operativo di grandi operatori come Costa Crociere e MSC Crociere.

Costa Crociere già dalla prossima stagione effettuerà 28 toccate ed altre 28 nel 2013 ed MSC Crociere (che fin dallo scorso anno ha manifestato il suo interesse ad entrare nella compagine societaria) ha già comunicato il ritorno a Trieste nel 2013 con 28 toccate; contatti sono in corso con altri operatori del settore ed auspico possano concludersi con esito positivo. Vi sarà poi l'ulteriore sviluppo derivante dal piano industriale dei nuovi soci. Ad oggi, nel 2012 prevediamo complessivamente 36 toccate nave, con la presenza di 78.000 passeggeri e, nel 2013, 58 toccate nave con la presenza di 132.000 passeggeri.

Il periodo trascorso alla guida di TTP è stato per me entusiasmante e prodigo di risultati, come appare evidente.

^ ^ ^ ^ ^ ^ ^ ^

Ora alcune considerazioni relativamente alle potenzialità di carattere operativo.

Partiamo da una premessa che a Voi sembrerà ovvia, ma che è spesso origine di polemiche e malintesi per chi non opera nel settore: la nave va nel porto dove c'è un bacino d'utenza (passeggeri) che, per un "insieme di motivi", vuole/accetta di partire da quel porto. Una nave (non quelle di nuova generazione) costa 250.000 dollari al giorno! Occorre creare, tutti assieme, questo "insieme di motivi", e qui ovviamente mi rivolgo alle Istituzioni ed agli Operatori economici della Città ed è ciò che cerchiamo di attivare con l'odierno workshop.

Il porto di Trieste ha grandi potenzialità.

Relativamente alle potenzialità, si pensi, in sintesi, al trend di sviluppo del settore crocieristico nel suo complesso ed in particolare nel mediterraneo, alle dinamiche di rapido sviluppo del reddito nelle economie un tempo appartenenti all'ex blocco sovietico, oggi Paesi Membri dell'U.E (fattore economico e geopolitico) e quindi all'acquisizione di tali mercati oltre a quelli dei naturali

bacini di Austria e Germania, nonché a quelli americani. Da un punto di vista operativo Trieste offre indubbi vantaggi. Si pensi che, già oggi, è in grado di garantire l'ormeggio a navi fino a 330 metri e si pensi altresì alle problematiche logistiche di importanti porti vicini.

Ma di ciò più oltre.

^ ^ ^ ^ ^ ^ ^

Ora, perché Trieste Porto Blu.

Trieste Porto Blu è un *concept* che segue la rotta della sostenibilità, puntando su nuovi modelli capaci di coniugare la tradizione marittima con il futuro, come richiesto dal Ministero dell'Ambiente e dall'Unione Europea: investire sul risparmio energetico e sulla mobilità sostenibile, mirando alla valorizzazione dell'area portuale del terminal, cercando nel contempo di instaurare sinergie e convergenze tra gli interessi economici e quelli ambientali.

Contribuire all'interesse collettivo di rendere le attività portuali sempre più pulite è obiettivo primario per l'Autorità Portuale e per la Trieste Terminal Passeggeri, anche in relazione agli importanti progetti previsti per l'allungamento e l'allargamento del Molo Bersaglieri, che consentiranno di far attraccare alla Stazione Marittima le navi di massima dimensione che necessitano di spazi sempre più ampi.

Favorire la sostenibilità ambientale e antropica del turismo crocieristico significa, ad esempio, prevedere la dislocazione nelle banchine del sistema di alimentazione elettrica delle navi, cold ironing, per il funzionamento dei macchinari e degli impianti (refrigeratori, illuminazione, riscaldamento e condizionamento), consentendo così l'arresto dei motori diesel finora usati per alimentare i generatori elettrici di bordo.

Una grande nave da crociera ferma in porto per dieci ore, per esempio, se alimentata da terra, evita di bruciare fino a 20 tonnellate metriche di carburante evitando di emettere in atmosfera 60 tonnellate metriche di anidride carbonica, pari alle emissioni annue di 25 automobili europee. Secondo l'istituto svedese di ricerca ambientale IVL, in Svezia l'alimentazione delle navi da terra ha ridotto le emissioni di CO2 nei porti di Goteborg, Stoccolma, Helsingborg e Pite di 6000 tonnellate metriche l'anno.

A Trieste il concetto di Porto Blu deve essere inoltre legato all'ambientazione nel suo complesso, ovvero al fascino del Golfo e alla "eco-logicità" delle destinazioni da qui raggiungibili. Da Trieste deve partire un messaggio di turismo eco-compatibile, che inizia sulle banchine e si dipana per l'intera filiera turistica, proponendo una metodologia operativa e un approccio all'accoglienza che si ispirino ai criteri stabiliti dalla FEE (Foundation for Environmental Education) per il conferimento della Bandiera Blu ai porti e agli approdi turistici: un riconoscimento internazionale che viene assegnato ogni anno in numerosi Paesi, con il supporto e la partecipazione del Programma per l'Ambiente delle Nazioni Unite (UNEP) e dell'Organizzazione Mondiale del Turismo delle Nazioni Unite (UNWTO).

Il brand "Trieste Porto Blu" sarà quindi integrato in una visione più ampia di sviluppo, collegata alle potenzialità attrattive della città, perché la crescita di un settore – quello delle crociere – porterà di riflesso utili vantaggi anche agli altri comparti, proponendosi come motore di crescita del territorio. La ricaduta

prevista coinvolgerà, oltre al settore turistico, l'indotto della cantieristica e della nautica, ma anche commercianti, esercenti, artigiani e società di servizi.

Trieste Porto Blu è un progetto che risponde alle esigenze di TTP e dell'Autorità Portuale di Trieste di presentarsi agli eventi internazionali con una proposta in grado di attrarre nuove linee, anche a seguito del fenomeno della destagionalizzazione, che potrebbe favorire Trieste quale hub crocieristico per la clientela invernale, come scalo ideale per short cruise (grazie alla vicinanza di numerose località turistiche su entrambe le sponde dell'Adriatico) e come porto sicuro per yacht e megayacht.

Ma consentitemi di chiudere con una battuta. Siamo appena entrati in campo, siamo una squadra neo promossa che alla prima partita è riuscita a battere per 4 a 0 la prima in classifica. Non montiamoci la testa, ma utilizziamo questa vittoria sia per affrontare le eventuali delusioni sia e specialmente per combattere come leoni, come la squadra coesa del Porto e della Città, che forse non siamo mai stati.

Trieste, 25 novembre 2011