

La rinascita della città/3 – Il mare in Svizzera, vittoria del Porto

La scorsa settimana ho avuto la fortuna di essere il moderatore del convegno “Un mare di Svizzera”, organizzato dall’Autorità Portuale a Lugano, nella splendida struttura del LAC, con il lago e le montagne innevate sullo sfondo, in una splendida giornata di sole, e, quindi, di stare seduto dall’altro lato del tavolo rispetto a quello dove sono di solito.

Insomma, stavo dalla parte dei relatori.

E, quindi, dal mio punto di vista oggettivamente privilegiato, riuscivo a vedere le espressioni del pubblico: degli operatori genovesi e liguri, certo, ma anche e soprattutto dei tantissimi player economici ticinesi che parlavano del nuovo collegamento veloce fra Lugano e Milano in 22 minuti, che sommato al Terzo Valico, al Gottardo e al Ceneri racconta una nuova storia di portualità, logistica e trasporti europei e mondiali.

Del resto, Paolo Emilio Signorini, presidente dell’Autorità Portuale di Genova e Savona che ha fortemente voluto e creduto nel convegno, scommettendoci, ha stravinto la scommessa.

E si è affidato a uno staff di artigiani della qualità organizzativa: da Marina Monti, apprezzata anche nella versione da esportazione, con un Dna fashion che travalica i confini e i trattati di Schengen, a Barbara Gazzale e Bruno Dardani, Bonnie & Clyde della capacità di costruire un racconto, uno storytelling, come sempre perfetto e accattivante.

Dal racconto della notte in Porto senza navi negli anni Ottanta, punto più basso della storia delle banchine genovesi, alla rappresentazione che spiegava meglio di qualsiasi altro particolare la logica del convegno: un cuore pulsante e il suo sistema vascolare, esattamente sovrapponibile alla logica dei trasporti e dei valichi che collegheranno il Nord Europa e i suoi Porti a Genova.

Insomma, dicevo, i volti dei ticinesi che ascoltavano – a partire dal sindaco di Lugano Marco Borradori, forte di un’umanità e di una capacità di ascolto rara e positiva, e che si è messo d’accordo con Marco Bucci per firmare un accordo in moltissimi settori fra le due città – dimostravano che erano davvero interessati, che non erano lì per caso, che ci credevano davvero.

Che non eravamo di fronte a un convegno qualunque, ma a un volano d'affari per la città.

Concetto poi rafforzato fortemente dall’intervento dei relatori genovesi: dallo stesso Signorini al numero uno nazionale di Federagenti Gian Enzo Duci, dal lord cancelliere e direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta a Gilberto Danesi, che usa le parole come carta vetrata, ma proprio per questo è sempre efficacissimo nei concetti, fino a Ignazio Messina e Stefano Messina, che hanno sintetizzato la giornata in una frase: “Se questo convegno fosse stato organizzato, con lo stesso titolo e gli stessi temi, a Palazzo San Giorgio, che pure dista poche decine di metri dalla nostra sede, noi non saremmo andati. Ma qui, per il valore aggiunto che comporta venire in Svizzera a parlare con gli operatori europei, siamo venuti addirittura in due”.

E il punto sta tutto qui.

Nel racconto, sintetizzato di Giovanni Toti, del “Porto d’Italia”, con la richiesta giusta e reiterata in ogni parte del mondo di una legge speciale per la portualità ligure.

Idea portata e supportata anche da un rapporto particolare con il resto del Nord Ovest, con Bobo Maroni prima e Attilio Fontana, ma anche con Beppe Sala a Milano e in Lombardia, ma pure con la giunta di Sergio Chiamparino in Piemonte, e anche con il ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Graziano Delrio (“persona seria e perbene”) senza soluzione di continuità politica, con la grande capacità di Giovanni Toti di portare sulle sue posizioni anche esponenti del centrosinistra, che ne fa ancor oggi un papabile presidente del Consiglio se la situazione si ingarbuglierà ulteriormente.

“I porti della Liguria sono il principale sistema portuale del Mediterraneo, perché sono connessi all’Europa che conta di più dal punto di vista economico – ha spiegato il governatore ligure – Siamo un asse fondamentale dello sviluppo non solo del Nord Ovest, ma dell’Europa: nel bacino del Mediterraneo ci siamo noi, lo presidiamo da centinaia di anni. Per questo i porti della Liguria dovrebbero avere una legge speciale. Se noi siamo il porto d’Italia, e per volumi lo siamo ormai in assoluto, i porti della Liguria dovrebbero avere un’unica autorità: da Vado alla Spezia, passando per i due porti di Genova un’unica regia con regole più snelle per competere con i porti di Amburgo, di Anversa e di Rotterdam, un sistema portuale integrato al primo sistema logistico del mediterraneo; dove i privati possano entrare, dove le autorità locali siano adeguatamente rappresentate e possano essere parte in causa. Dobbiamo avere la certezza che la governance funzionerà una volta che questi investimenti saranno stati fatti, altrimenti avremo buttato dei soldi in un deserto. Ma siamo già sulla strada giusta”.

Tutto questo, condito con i riferimenti all'Hennebique e alla trasformazione di una scatola vuota e rifugio per topi in un asset decisivo per Genova, esattamente come lo fu il Porto Antico di Renzo Piano nel 1992.

E i filmini da migliaia di like su Internet girati persino nella notte di Lugano da Jessica Nicolini e Francesca Licata, ormai fuse in un'unica persona, praticamente una creatura mitologica a metà fra Leni Riefenstahl e Kate Bigelow, in cui Toti e Bucci, per l'ennesima volta, si sono fatti "piazziisti" di Genova, della Liguria e della sua bellezza nel mondo, interpretando al meglio il ruolo di pubblici amministratori che devono valorizzare il loro territorio.

I clippini su Facebook hanno solitamente una trama fissa: Toti parla una decina di minuti, poi arriva Bucci che conferma tutto e spiega che Genova tornerà ad essere la prima città del Mediterraneo.

E può diventarlo davvero, ed è quello che stiamo provando a raccontare in questo viaggio, partito dagli eventi, dalla Coppa Davis e da Euroflora, e dalla gioiosa svolta pop del Carlo Felice di Maurizio Roi, e che continuerà nei prossimi giorni con il successo di Genova al salone immobiliare Mipim di Cannes e con il Frecciarossa per Milano e Venezia e con lo Spazio Giustiniani e con gli ultimi successi di Fincantieri e di Giuseppe Bono e con tanti altri esempi...

Se si porta il mare in Svizzera, niente è impossibile.

Basta saper sognare.

Basta voler sognare.