

di PAOLO POSSAMAI

Tutto parla del mare, a Trieste. Ma questo racconto è stato a lungo ovattato, in una sorta di negazione identitaria. Negazione che contiene anche una chiusura alla speranza, alla costruzione di futuro. Futuro che non può essere impalcato che sulla storia e sulla consapevolezza di sé.

Una modalità chiave del racconto che ogni città di sé propone attiene al sistema dei musei. Non parliamo di muti depositi, ma di luoghi capaci di narrare e anzi - nel caso di Trieste - di evocare il fascino di una storia del tutto peculiare. Esattamente quel che tra il carso e il mare manca. Direte che di musei ve ne sono fin troppi. Esatto. Troppi, muti, scassati quanto alla sede o all'allestimento. Assenza di progetto. E soprattutto manca "il" museo che contiene il seme da cui s'è sprigionata la vita culturale, economica, sociale e finanziario sportiva o gastronomica di Trieste. Parlo del museo del mare, anzi meglio della mariniera. Che è il vero museo della città, a Trieste.

In una campagna elettorale dominata per ora da vacui discorsi sugli schieramenti, e nient' affatto avviata a affrontare quale destino Trieste può plausibilmente rivendicare, mi interessa porre la questione del museo della mariniera. Direte che è tema marginale, a suo modo elitario. Ma non è affatto così. La proposta di un sistema museale appropriato ha a che fare con la crescita di una leva economica fondamentale qual è il turismo. La creazione di un museo della mariniera implica la elaborazione di un pensiero, di una gerarchia di quel che conta: il porto, le infrastrutture, il lavoro, le imprese che vi operano, i servizi che ruotano attorno, la cantieristica, gli artigiani che si dedicano al refitting, ma anche gli eventi connotati Trieste, il recupero di Porto Vecchio soprattutto, magari un Acquario chiamato come tale (e non ridicolmente Parco del mare, che sembra una Gardaland di acqua salata).

Va da sé che, per concepire e promuovere il museo del mare (e della mariniera), occorre mettere in sequenza una serie di tasselli, di passi ordinati. Ma il primo tra tutti, a mio avviso, attiene alla convocazione di quanti dispongono di un pezzo del patrimonio. Disiecta membra, direbbero i latini. Insomma: pezzi sparpagliati. E dunque, nella frammentazione, risulta impossibile percepire il tono e il valore delle collezioni unitariamente intese. Ci sono di mezzo di sicuro le pubbliche istituzioni, in primo Comune di Trieste e Autorità portuale, assieme all'Istituto Nautico e all'università. Ma non sono di poco conto nemmeno i patrimoni che fanno capo a imprese private come Generali, Fin-



Con la "Festa sul mare" si può portare Trieste verso un nuovo futuro

cantieri, ex Lloyd Adriatico-Ras (oggi Allianz), Modiano, e una miriade di cultori di storia della mariniera. Tutti da convocare alla creazione di una Fondazione museale ad hoc, vera casa comune. Toccherebbe al Comune rivedere in radice l'impianto dei propri musei, a partire ovviamente dal bistrattato museo del mare all'ex Lazzaretto di Campo Marzio. Proviamo poi a immaginare il pontone Ursus inserito in un percorso espositivo. Proviamo a tirar fuori dalle cantine quel che l'Autorità portuale fa marcire all'ex Arsenale del Lloyd. Proviamo a chiedere a Fincantieri di mettere a disposizione di tutti l'esito di una storia secolare, e che ha fatto grande il nome di Trieste e della cantieristica italiana nel mondo. Proviamo a riprendere il filo con la Marina Militare, che aveva destinato a Trieste il sottomarino "Fecia di Cossato".

Mi è capitato in questi ultimi mesi di ragionare con i principali rappresentanti delle istituzioni - dal governo centrale al Comune di Trieste, attraverso la Regione - e con i maggiori protagonisti dell'economia e della cultura in Friuli Venezia Giulia a proposito della costruzione di un festival provvisoria-



In alto, il pontone Ursus, esempio unico di archeologia industriale marittima. A sinistra, la mostra "Le navi del Lloyd" allestita alla Centrale Idrodinamica del Porto Vecchio di Trieste

mente battezzato "Festa del mare". Nulla di effimero. Perché al centro di questa ipotesi di lavoro stava - e tuttora resta per quanti vorranno riflettervi - appunto la questione dell'identità e della consapevolezza della peculiarità della storia di Trieste; da tale premessa può scaturire la costruzione di un futuro coerente, un disegno di sviluppo che faccia tesoro della storia (e non la neghi e la frammenti).

La "Festa del mare" non

avrebbe solo il fine di condurre a riflessione Trieste su se stessa, ma potrebbe essere un evento potenzialmente di grande impatto anche per un pubblico non locale. E potrebbe divenire un altro magnete, accanto e oltre la Barcolana ottobrina. Chiamare a comune denominatore la storia del mare significa qui convocare le diverse sfaccettature che compongono la cultura del navigare e del vivere sul mare: dall'economia alla sociologia, dalle discipline

sportive alla gastronomia, dalla letteratura alla ricerca scientifica, dalla cinematografia al diritto, dalla poesia alle arti figurative. E a Trieste con declinazioni del tutto specifiche. Vi propongo un esempio che non richiede alcuna enfasi. La "festa del mare" potrebbe essere richiamata come modalità di racconto pure a Genova o a Venezia, a Palermo o a Napoli. Ogni città di mare può immaginare di proporre reading teatrali di testi letterari dedicati al mare e ai

viaggi/reportage. Ma Trieste può chiamare alla scena scrittori di primissimo piano come Claudio Magris, Mauro Covacchi, Paolo Rumiz, Pietro Spirito, Federica Manzoni, Veit Heinen che al mare hanno dedicato pagine di grande fortuna tra un pubblico vasto e eterogeneo. Non ne deriva in alcun modo una pretesa autarchica o una attitudine provincialistica, poiché nel confronto e nella convocazione di esperienze su scala internazionale la vicenda di Trieste risulterebbe oltremodo connotata e valorizzata.

Solo il tema del mare può spiegare la presenza tra Trieste e Monfalcone del principale costruttore mondiale di navi da crociera, oppure la nascita qui delle maggiori compagnie assicurative italiane e di primari operatori della filiera del caffè (come Ily e Pacorini), ma anche le stesse specializzazioni assunte dal sistema della ricerca polarizzata su Università, Sissa, Ictp, Ogs, Area Science Park. Giuseppe Van Ressel ha inventato a Trieste nel 1826 l'elica di propulsione. Il Lloyd Triestino dalla seconda metà del XIX secolo è stata la più grande Compagnia di navigazione del Mediterraneo e Trieste era il maggiore porto dell'Impero asburgico. Carl Weyprecht, che di Trieste si riteneva cittadino, nel 1872-1874 ha comandato la Spedizione Polare che ha scoperto la Terra di Francesco Giuseppe: fu la prima spedizione polare a comprendere marinai dell'Adriatico (triestini, istriani, fiumani e dalmati), e con lingua ufficiale l'italiano. Il presente è legato alle radici della storia, radici profonde e estese. Ma che non sono affatto note a tutti, nemmeno a Trieste, e di sicuro nient'affatto evidenti agli occhi di chi triestino non è. Rieccoci alla questione della identità e della riconoscibilità.

ORIPRODUZIONE RISERVATA