

RIVISTA DI SCIENZE, LETTERE ED ARTI

# ATENEIO VENETO

ESTRATTO

anno CCVIII, terza serie, 20/I (2021)



ATTI E MEMORIE DELL'ATENEIO VENETO

*Franco Mancuso*

ALL'ARSENALE DI VENEZIA, PER RIPARLARE  
DI IPOTESI MUSEALI, FUNZIONI, LAVORO E ACCESSIBILITÀ

*Premessa*

A poco meno di dieci anni dal trasferimento della proprietà di buona parte dell'Arsenale dal demanio alla città di Venezia è utile fare un bilancio di quanto è successo, e valutare le ragioni per la scomparsa, nel dibattito sul suo futuro, di temi che erano stati intensamente discussi nei due decenni precedenti, e che avevano portato a proposte di rilancio e di intervento articolate e approfondite.

Temi centrali, come quello dell'accessibilità e dell'utilizzo museale e produttivo dell'Arsenale, dei quali si era trattato ampiamente anche all'interno dell'Ateneo Veneto: in almeno due occasioni, quando vi si erano svolti, nel maggio del 2017 e nell'aprile dell'anno successivo, due importanti convegni dedicati al confronto sul futuro dell'Arsenale, ed in particolare proprio sulla ridefinizione dell'accessibilità e del riutilizzo in funzione museale.

Gli atti dei due convegni erano stati pubblicati nel marzo del 2018 e nel novembre del 2019, entrambi curati da Luca Zan e disponibili come *open access*<sup>1</sup>, facendo seguito ai tantissimi libri editati negli ultimi decenni su questo tema (più libri, probabilmente, che su qualsiasi altra parte di Venezia, tanto che occorre più di un tavolo per stenderli uno accanto all'altro, come ho fatto per preparare questo intervento): eccovi infatti, solo per citarne i più corposi, anzitutto i lavori di studiosi eminenti come Giorgio Bellavitis, Ennio Concina e Pasquale Ventrice<sup>2</sup>; i resoconti di piani urbanistici<sup>3</sup> e di rapporti di ricerca di istituti universitari e centri di ricer-

<sup>1</sup> *Per un futuro dell'Arsenale di Venezia*, atti del convegno (Venezia, 2 maggio 2017), a cura di Luca Zan, Venezia, Cafoscarina, 2018, e *Arsenale di Venezia: quale museo e quale accessibilità*, a cura di Luca Zan, Venezia, Cafoscarina, 2019.

<sup>2</sup> GIORGIO BELLAVITIS, *L'Arsenale di Venezia. Storia di una grande struttura urbana*, Venezia, Marsilio, 1983; ENNIO CONCINA, *L'Arsenale della Repubblica di Venezia. Tecniche ed istituzioni dal medioevo all'età moderna*, Milano, Electa, 1984; PASQUALE VENTRICE, *L'Arsenale di Venezia. Fra manifattura e industria*, Sommacampagna (Vr), Cierre, 2009.

<sup>3</sup> ROMANO CHIRIVI, *L'Arsenale di Venezia, storia e obiettivi di un piano*, Venezia, Marsilio, 1976.

ca<sup>4</sup>; i documenti programmatici del Comune di Venezia come *La rinascita dell'Arsenale, la fabbrica che si trasforma* o il *Documento Direttore per l'Arsenale di Venezia* del 2015<sup>5</sup>; le guide e le indagini su aspetti e componenti specifiche dell'Arsenale<sup>6</sup>. Molti contributi hanno un carattere eminentemente storico, o descrittivo di aspetti particolari dell'Arsenale, fornendo con ciò un insostituibile contributo conoscitivo alla sua complessa realtà: a loro sarà doveroso attingere, ogni qualvolta occorra avanzare proposte e considerazione sul futuro di questa importantissima parte della città. Ma non pochi hanno finalità esplicitamente propositive: immaginano nuove funzioni, propongono nuovi modelli organizzativi, anticipano scenari ed assetti, e prefigurano progetti.

È a questi ultimi che converrà prestare ora attenzione, per un approccio odierno ai temi del riuso, dell'accessibilità, e del museo: temi che sembrano sostanzialmente scomparsi in quel poco che oggi resta del dibattito degli scorsi decenni sul futuro dell'Arsenale; se non definitivamente accantonati, a fronte del prevalere di un utilizzo degli spazi riconquistati dalla città come "location" di eventi caratterizzati dalla cifra dell'"uso esclusivo". Proviamo dunque a rivisitarli, e a reconsiderarli, almeno per punti, nella prospettiva di poter fornire un contributo conoscitivo, oltre che propositivo, alle problematiche che questi propongono per un condivisibile futuro dell'Arsenale.

1. La prima considerazione da farsi, riguardandoli ora tutti insieme, è che si tratta di studi, proposte, progetti nei quali il tema del museo è ondivago e fluttuante: affiora sporadicamente – nelle tante ricerche dello Iuav

<sup>4</sup> *Progetto Arsenale, studi e ricerche per l'Arsenale di Venezia*, a cura di Paola Gennaro e Giovanni Testi, Venezia, Cluva, 1985; International Laboratory of Architecture and Urban Design, *The edge of the Arsenal*, Rimini, Maggioli, 1999; *Progetti per l'Arsenale di Venezia. Projects for the Arsenale of Venice*, a cura di Arthur H. Chen e Francesco Calzolaio, Venezia, Venice Lagoon Foundation, 2001; *Museo della Cultura e della Civiltà del Mare, Arsenale di Venezia*, Centro Studi Arsenale, 2006; *Arsenale di Venezia: progetti e destino*, a cura di Monica Bosio, Tommaso Fornasiero, Valentina Gambelli, Conegliano, Incipit, 2017.

<sup>5</sup> *La rinascita dell'Arsenale, la fabbrica che si trasforma*, a cura di Ambra Dina, Venezia, Marsilio, 2004, Città di Venezia, Documento Direttore per l'Arsenale di Venezia, 2015.

<sup>6</sup> UGO PIZZARELLO, VINCENZO FONTANA, *Pietre e legni dell'Arsenale di Venezia*, Venezia, L'altra riva, 1983; GUGLIELMO ZANELLI, *Guida per l'Arsenale di Venezia*, Venezia, Mare di Carta, 2006; LUCA ZAN, FRANCO ROSSI, STEFANO ZAMBON, «Il discorso del maneggio». *Pratiche gestionali e contabilità all'Arsenale di Venezia*, Bologna, il Mulino, 2006; FILIPPO MARIA PALADINI, *Arsenale e Museo Storico Navale di Venezia. Mare, lavoro e uso pubblico nella storia*, Padova, Il Poligrafo, 2008.

ad esempio – per poi scomparire; riemerge di tanto in tanto nel dibattito sul futuro dell'Arsenale, ma poi si dilegua, senza che si capiscano le ragioni di questo altalenante andamento; tanto che nel documento Direttore per l'Arsenale di Venezia (2014), atto politico fondamentale del comune di Venezia del quale più tardi parleremo, il tema del museo è letteralmente scomparso.

In una occasione tuttavia era sembrato emergere in rapporto al futuro dell'Arsenale (perentoriamente, ma purtroppo assai poco efficacemente): quando Insula (la società per la manutenzione urbana di Venezia) pubblicò il numero 11 del maggio 2002 dei propri quaderni trimestrali con il titolo inequivocabile *Arsenale e/è Museo, due modi per un uso unitario*<sup>7</sup>, raccogliendovi gli atti della giornata di studio per l'istituzione di un museo nazionale di archeologia, storia ed etnografia navale nell'Arsenale di Venezia che si era tenuta nel gennaio dello stesso anno presso la Biblioteca storica dell'Antico Arsenale di Venezia; e, nella premessa di quella pubblicazione, provvide a inserire un documento intitolato significativamente *Progetto Arsenale della Civiltà dell'Acqua*: un documento dell'anno 2000 assai poco conosciuto, anche se fortemente sostenuto da parte del Consiglio di quartiere 1 di Venezia (allora Venezia aveva le energie per farlo), e unanimemente condiviso dalla città.

Questo documento era stato elaborato da un qualificatissimo comitato di coordinamento per l'istituzione di un museo nazionale di archeologia, storia ed etnografia navale nell'Arsenale di Venezia, appositamente costituitosi per impulso della Soprintendenza Archeologica per il Veneto, ed era stato prontamente presentato, nel dicembre dello stesso anno 2000 al *X International Symposium on Boat and Ship Archeology* tenutosi a Ca' Foscari: era una sorta di “manifesto programmatico”, assai ben costruito, che sottolineava la necessità e l'urgenza di prevedere l'insediamento nell'Arsenale di Venezia di un Museo di Archeologia, Storia ed Etnografia navale «da concretizzarsi d'intesa e in cooperazione con il Comando della Marina e gli altri Organi statali competenti», proponendone l'articolazione in quattro sezioni, l'ultima delle quali sarebbe stata dedicata al restauro conservativo, con l'istituzione di una apposita scuola-laboratorio.

<sup>7</sup> Cfr. *Arsenale e/è Museo due modi per un uso unitario. Prima giornata di studio per l'istituzione di un Museo nazionale di archeologia, storia ed etnografia navale nell'Arsenale di Venezia*, venerdì 25 gennaio 2002, Biblioteca Storica dell'Antico Arsenale di Venezia, «Quaderni. Documenti sulla manutenzione urbana di Venezia», IV (2002), n. 11.

Era sembrato dunque, in quell'inizio di secolo – ma intanto sono passati vent'anni – che sul tema del museo all'Arsenale si potesse aprire un fertile percorso propositivo, e si era pensato che il progetto avrebbe potuto avere un non improbabile esito attuativo: anche perché alla giornata di studio si era fatta sentire la voce autorevole e convinta della Marina militare, in un apprezzatissimo intervento dell'ammiraglio Paolo Pagnottella, allora comandante dell'istituto di Studi Militari marittimi: un intervento pubblicato nel *Quaderno di Insula* che abbiamo sopra citato con un titolo inequivocabile, *L'Arsenale nel futuro di Venezia. Il progetto della Marina Militare*.

Questo intervento era sembrato poter essere foriero di azioni concrete: pochi anni dopo infatti proprio la Marina si era fatta promotrice di un'intesa fra i principali soggetti istituzionali interessati all'Arsenale, decidendo di passare allo studio di un Progetto di fattibilità per un Museo, affidandone la redazione a un *pool* di esperti autorevoli e competenti, con l'obbiettivo di ampliare e radicalmente ripensare il preesistente Museo Storico navale, interessando a questo un'ampia porzione dell'Arsenale sud: sarebbe stato

un museo di nuova concezione, aperto alla città, interattivo con altre realtà arsenalizie presenti nel Mediterraneo [...] con testimonianze e documentazioni disposte lungo un percorso di visita che avrebbe trovato un diretto riscontro storico in spazi nei quali nel passato le funzioni che sono oggi occasione di apprendimento e di evocazione, a un tempo, erano oggetto di qualificata produzione.

Il progetto fu licenziato nel febbraio del 2007. Ma, a dispetto delle aspettative, non accadde nulla, e sul tema del museo calò presto il silenzio. Anche se la tesi del museo era stata rafforzata, negli stessi anni, dalla pubblicazione, da parte del Centro studi Arsenale di un proprio rapporto nel 2006<sup>8</sup>. Ma, poi, apparvero soltanto piani e programmi di ripartizione funzionale e normativa del compendio; incendiati di tanto in tanto dal tracciato di fiammeggianti mine vaganti, fortunatamente inesplose: dall'Expo 2000 (del ministro Gianni De Michelis), all'Arsenale allo Iuav (del rettore Marino Folin), fino alle darsene e ai porticcioli per il turismo nautico (di

<sup>8</sup> Su questi aspetti si vedano i contributi di CLAUDIO MENICHELLI, *Il Museo Nazionale di Storia Navale*; PASQUALE VENTRICE, *Le radici storiche del Museo Navale e il progetto del Museo della Cultura e della Civiltà del Mare*; e LUCA ZAN, *Scenari per un museo dell'Arsenale*, tutti in *Arsenale di Venezia: quale museo e quale accessibilità*).

Giancarlo Galan, presidente della Regione Veneto fino al 2010); e tante, tantissime esercitazioni accademiche

2. Al contrario, nella ricca sequenza di studi e proposte per l'Arsenale il tema dell'accessibilità compare quasi sempre, alimentato dalla ricorrente constatazione dell'impenetrabilità dell'apparato murario che lo circonda: avanzando idee e soluzioni per penetrarlo, per lo più con caratteri deliberatamente aggressivi – apertura di varchi, passaggi, trafori, tunnel, canali e ponti – piuttosto che con suggerimenti cauti e sommessi. Scontrandosi, in più di una occasione, con quanti sostenevano la necessità di salvaguardarne le insostituibili quanto fragilissime qualità ambientali, dovute proprio alla presenza del recinto murario che lo protegge – il silenzio anzitutto, l'assenza di moto ondoso e di traffico, le luci, i riflessi sull'acqua.

Poi però anche questa insistenza sull'accessibilità gradatamente si affievolisce, fino quasi a dissolversi. Con la consolazione, col senno di poi, che in alcuni casi l'abbiamo scampata bella: si rileggano al proposito alcune fra le proposte anche autorevolmente avanzate negli ultimi decenni nei documenti ufficiali della pianificazione urbanistica veneziana: come quelle del *Piano Particolareggiato Arsenale Castello Est* (Piano Chirivi, 1974), che assegnava al rio de le Galeazze il ruolo di attraversamento acqueo primario della città, raccordando qui i prolungamenti dei canali lagunari da nord (fino a Murano e Tessera) e da sud (fino a Fusina); e prevedeva nuovi ponti pedonali per il collegamento fra le due sponde, oltre allo scavo di un nuovo canale lungo la cinta muraria settentrionale che si sarebbe collegato al rio di San Pietro a mo' di circonvallazione urbana orientale; o quelle del Prusst (1999), che proponeva che sul fronte nord dell'Arsenale si attestasse il terminal di arrivo di una sub-lagunare proveniente dall'aeroporto di Tessera; e, non ultime, quelle del *Progetto Preliminare al Piano Regolatore Generale* (Piano Benevolo, 1996), che prevedeva l'immissione dell'Arsenale nella rete primaria della navigazione urbana, con lo scavo di un nuovo canale interno fra i due scali ottocenteschi per il collegamento fra il rio de le Galeazze e la darsena Grande, vocati a divenire in tal modo «una via d'acqua cittadina, come il canal Grande».

3. Appare chiaro, da questa duplice constatazione, che fra i due temi – museo/accessibilità – non vi sia stato mai un palese e significativo intreccio; e comunque mai un convincente ragionamento sui loro reciproci condizionamenti.

Volendo riparlare oggi, è dunque utile rilanciare i suggerimenti e le suggestioni sulle ipotesi museali emerse negli anni scorsi che si possano ritenere oggi ancora valide; ma tenendo conto che, rispetto a questo pur vicinissimo passato, oggi l'Arsenale è profondamente cambiato; così come, e altrettanto profondamente, è cambiata Venezia.

Osserviamo l'Arsenale, dunque, alla luce dei suoi cambiamenti. Rispetto agli anni di quell'affastellarsi propositivo che abbiamo rapidamente evocato, dobbiamo registrare anzitutto che è cambiato radicalmente l'assetto delle proprietà: avendo spostato ad Ancona (1979) il Comando alto Adriatico che vi era ospitato, il Ministero della Difesa perde gradatamente l'interesse militare nei confronti di Venezia, e decide di mantenersi un più modesto presidio, nobilitato dal trasferimento a Venezia (da Livorno, nel 1999) dell'Istituto di Guerra Marittima: un compendio didattico che prende il nome, assai meno aggressivo, di Istituto di Studi Militari Marittimi, divenendo di fatto il polo culturale della Marina (è il contesto nel quale si sviluppa quell'idea dello studio di fattibilità che abbiamo precedentemente evocato).

L'evento più rilevante scaturito da queste decisioni è che, in virtù della nuova legge, l'Arsenale diviene in gran parte proprietà del comune di Venezia<sup>9</sup>: che ne acquisisce 27 ettari della parte edificata, contro 8 che restano alla Marina (su una superficie totale che, compresa la parte acquea che resta alla Marina, è di 48 ettari).

Ma attenzione, il Comune non può disporre di fatto di tutta la sua proprietà, perché l'accordo con il Demanio contempla il mantenimento in essere delle due convenzioni precedentemente stipulate dal Demanio stesso: anzitutto con la Fondazione Biennale, che mantiene l'uso per fini espositivi (a partire dal 1980) di buona parte dell'Arsenale sud e di parte di quello est (spazi ed edifici), sia durante i mesi delle esposizioni vere e proprie (da maggio a novembre) e sia durante quelli dedicati agli allestimenti (tutti gli altri). Poi con il Consorzio Venezia Nuova, che detiene il diritto di utilizzare tutto il vasto comparto nord-orientale – compresi i due maggiori bacini di carenaggio – per funzioni legate alla gestione del Mose; ed è in questa prospettiva che si realizza un nuovo pontile sull'apice nord-orientale del compendio, per l'ormeggio dei natanti che avrebbero dovuto sbarcare (e

<sup>9</sup> Cfr. ROBERTO D'AGOSTINO, *Arsenale, dallo Stato al Comune*, in *Per un futuro dell'Arsenale di Venezia*.

re-imbarcare) le paratie mobili installate alle tre bocche di porto, condotte all'Arsenale per le periodiche manutenzioni.

Funzioni nuove dunque, che interessano superfici molto estese; tanto che ritroviamo solo nell'appendice nord-occidentale, nelle Galeazze prossime alla Celestia, spazi che ospitano (felicitemente, occorre dire) la sola presenza intimamente legata all'identità storica dell'Arsenale: le barche tradizionali dell'Unione sportiva remiera Francescana, che le gestisce con proprietà, godendo del privilegio di affacciarsi in un uno dei pochissimi specchi d'acqua di Venezia nei quali sia possibile perpetuare la tradizione della voga alla veneta senza l'inafasto impedimento del moto ondosso, altrove incessantemente imperante.

In definitiva, il comune dispone di fatto, nel comparto nord, della torre di porta Nuova e di metà delle Tese della Novissima, dove accoglie (e organizza) eventi di varia natura, soprattutto espositivi e ricreativi, gestiti a partire dal 2013 da Vela (Azienda veneziana del trasporto pubblico locale, nata nel 1998 da Actv spa). Tutto il comparto occidentale, e parte di quello meridionale, è della Marina Militare, che vi ospita le proprie funzioni eminentemente nei settori didattico-formativi e culturali; e che in ogni caso detiene la concessione e la gestione del vasto spazio acqueo della darsena Grande (figg. 1-2). A questo radicale ribaltamento delle proprietà e degli usi corrisponde un altrettanto radicale trasformazione delle condizioni statiche e architettoniche di gran parte degli edifici e dei manufatti: il degrado che vi dominava viene infatti progressivamente rimosso grazie a cospicui interventi di ripristino e di restauro (fig. 3) realizzati in modo adeguato a partire dagli anni ottanta dalla Soprintendenza, dal Magistrato alle Acque, dalla Biennale stessa e dalla Marina Militare; oltre che, in alcune delle tese loro assegnate e in edifici isolati presenti nei loro comparti, da Thetis e da Ismar, e dallo stesso Consorzio Venezia Nuova.

4. Al contempo sono cambiate per l'Arsenale le condizioni dell'accessibilità: l'inviolabilità plurisecolare delle mura (figg. 4-5) viene infatti in più di una circostanza superata: dapprima lungo il fronte settentrionale, con l'apertura di un varco nel 1963 (fig. 6) per consentire il transito della linea 5 dei motoscafi dell'Acnil (Azienda comunale per la navigazione lagunare) che circumnavigava Venezia passando attraverso l'Arsenale; poi quando la stessa azienda, divenuta nel frattempo Actv, estese verso est l'arco del percorso che serve perimetralmente Venezia (sospendendo l'attraversamento dell'Arsenale), istituendo la nuova fermata denominata Bacini: dalla quale,



attraverso una nuova apertura nelle mura, fu consentito l'accesso alle attività che si venivano svolgendo nelle tesse della Novissima recuperate e negli spazi che più sopra abbiamo menzionati.

Un altro accesso importante venne aperto sul fronte orientale, con la ricostruzione (nel 2008) del ponte sul rio delle Vergini (fig. 7), collegando l'omonimo giardino (incorporato nel recinto dell'Arsenale a metà Ottocento dopo la demolizione della chiesa e del convento) con campo Ruga, nel cuore di Castello. Sul fronte meridionale infine vennero riaperti gli antichi varchi su campo della Tana, per consentire l'accesso all'area espositiva della Biennale; e, sulla fondamenta dell'Arsenale, gli accessi agli antichi manufatti che ospitavano le officine e i depositi dei remi rinominati Padiglioni delle Navi, che fanno parte dal 1980 del Museo Storico Navale.

5. L'Arsenale dunque è cambiato; ma negli stessi anni è anche cambiata Venezia, nella propria struttura sociale e urbanistica, nelle attività che ospita, nei suoi rapporti con la terraferma e con la laguna. Venezia accusa oggi fenomeni negativi. Quando Bellavitis e Concina pubblicavano gli studi sull'Arsenale, eravamo più di novantamila ad abitare a Venezia; ancora sessantacinquemila quando Insula pubblicò il suo documento sul museo; cinquantottomila quando l'Arsenale venne ceduto alla città; cinquantacinquemila quando il Comune pubblicò il Documento direttore; e poco più di cinquantamila gli abitanti dell'oggi, tendenzialmente anziani (anche se non sembra esser venuta meno fra loro quella spinta, ancora fortissima all'inizio del 2000, affinché l'Arsenale divenisse una struttura aperta, una parte di città). I giovani sempre di meno, e gli universitari quasi tutti pendolari.

Ci sono i turisti, certo, sempre di più, trenta milioni l'anno; forse anche di più (fig. 8). Ma la loro presenza è diventata devastante, lo si può constatare quotidianamente, nei confronti del tessuto sociale della nostra città: i turisti occupano case un tempo dei residenti trasformate in alloggi temporanei e strutture ricettive in ogni parte della città; invadono campi, calli, fondamenta; travolgono negozi e ostacolano pratiche di buon vicinato; consumano, anche fisicamente, le pietre di cui è fatta, con usi inappropriati degli edifici e degli spazi; intasano (e ammorbano) canali e bacini con il traffico acqueo che inducono, e generano quell'immane moto ondoso di motoscafi, lancioni, barconi, che sgretola le fondazioni degli edifici e le banchine delle fondamenta (e alimentavano, fino a pochi mesi fa, l'invasione delle grandi navi).

Non è inutile parlarne a proposito dell'Arsenale: se si prova a rappresentarne sinteticamente su una mappa di Venezia l'indicatore più emblematico – il reticolo degli alloggi turistici offerti in affitto tramite la catena Airbnb (fig. 9) – appare chiarissimamente che esso copre ormai come una sorta di indelebile muffa tutta la città, travalica ormai Castello, raggiunge Sant'Elena: ma ecco, non entra nell'Arsenale! Le mura, anche se non più inviolabili, ne impediscono l'ingresso, che non potrebbe essere altro che invasione. Anche se, in talune circostanze, questa immane pressione rivela di volerle travalicare: infiltrandosi con sgradevoli e inappropriate manifestazioni – feste e cene di carnevale, finti matrimoni, sfilate in costume, mostre reclamistiche ed effimere esposizioni – negli spazi delle tese Nord-orientali che in queste circostanze vengono abitualmente noleggiate dal comune (e, non di rado, negli spazi acquei della darsena Grande): facendo del cuore dell'Arsenale una "location" sempre più appetita.

Ma ci sono a Venezia anche fenomeni da considerare come positivi, in rapporto alle funzioni che possono essere ospitate nell'Arsenale, se si pone attenzione alle opportunità di ricerca e di lavoro che vi possono generare. Consideriamo in questa prospettiva alcune delle sorprese che da tempo sta rivelando la laguna: che è intersecata certo dallo scavo improvido di canali e bacini, percorsa da un traffico devastante, erosa quotidianamente lungo i margini delle superstiti barene; ma in grado di rivelarci progressivamente lo spessore di un'archeologia urbana e marina che era inimmaginabile pochi anni addietro; fino a quando non fu illuminata dall'apparizione subitanea, nelle estati del 1996 e del 1997, dei resti pressoché integri di due imbarcazioni databili fra la fine del XIII secolo e l'inizio del XIV secolo, una rascona e una galea (fig. 10), sommerse da secoli nei pressi dell'isola scomparsa di San Marco in Boccalama, nella laguna sud; e presto dalla pubblicazione dei risultati delle ricerche di Ernesto Canal<sup>10</sup>.

Si tratta di una realtà tutt'altro che marginale, testimoniata a Venezia dall'azione costante (ed efficace) degli archeologi e dei volontari di Archeoclub impegnati nel recupero e nella valorizzazione dei due lazzeretti per ospitarvi reperti significativi dell'antica civiltà lagunare. Così come permanente, ancora, nel solco di una crescente azione di un volontariato non solamente cittadino che non si rassegna malgrado l'incessante decimazione

<sup>10</sup> Cfr. ERNESTO CANAL, *Archeologia della laguna di Venezia*, Sommacampagna (Vr), Cierre, 2013.

demografica della città, dell'azione svolta dai gruppi e dalle associazioni riuniti nel Forum Futuro Arsenale: che vi propone l'idea di un museo diffuso e del mare, sostenuto da un convincente diagramma riguardante l'accessibilità e da un interessante disegno riguardante le attività economiche ad esso integrate da insediarvi.

6. Alla luce di tutto ciò viene da chiederci se possano esservi ancora le condizioni per la ripresa di un interesse per l'idea di quel Museo della civiltà dell'Acqua che abbiamo più volte richiamato; se sia possibile riproporlo, e discutere di come e dove (e perché) l'Arsenale possa oggi ospitarlo.

Ma di quale museo è possibile oggi parlare? Credo che in questa prospettiva possa presentare ancora un fortissimo interesse quell'immagine così efficace e suggestiva coniata da Valeriano Pastor in occasione del convegno del 2002 – *Arsenale e/è Museo* – un'immagine ripresa e riconsiderata nelle ininterrotte riflessioni che l'autore ha svolto nel corso delle sue pluriennali frequentazioni progettuali sull'Arsenale<sup>11</sup>, e che si integra felicemente con quella appropriata (e attuale) definizione di museo dettata dall'Icom (International Council of Museums, Seul 2004 e Vienna 2007) e ripetutamente aggiornata:

Il museo è un'istituzione permanente, senza scopo di lucro, al servizio della società e del suo sviluppo, aperta al pubblico, che effettua ricerche sulle testimonianze materiali e immateriali dell'uomo e del suo ambiente, che le acquisisce, le conserva e specificamente le espone, per scopi di studio, istruzione e diletto, promuovendone [ha aggiunto successivamente il MiBAC al testo dell'Icom, nda] la conoscenza presso il pubblico.

Ecco, è l'Arsenale che esibisce anzitutto sé stesso, come luogo e tema di studio e di ricerca. Che espone e documenta gli oggetti, le macchine (figg. 11-13), le imbarcazioni, i reperti, le tecnologie, negli ambienti e negli spazi (c'è l'acqua al suo interno) dove questi stessi elementi furono creati, testati, realizzati, sperimentati. Che acquisisce permanentemente nuove testimonianze della ricchissima civiltà delle acque veneziana, perché si attrezza per intercettare, oltre alla laguna e Venezia, gli inesauribili giaci-

<sup>11</sup> Cfr. VALERIANO PASTOR, *L'Arsenale di Venezia. Progetti tentativo*, Padova, Il Poligrafo, 2017.

menti storicamente presenti nei luoghi e nelle città del suo dominio marittimo e di terra. Che li analizza e li studia, perché dispone di documenti storici e cartografici di inestimabile valore documentario per certificarne i caratteri originari. Che li restaura e li conserva, perché ha le indispensabili conoscenze e le necessarie competenze tecniche e culturali, e dispone delle altrettanto indispensabili strutture per farlo.

Che indaga e testimonia i “prolungamenti” dell’arsenale veneziano nel suo duplice entroterra, di mare e di terra: i luoghi dell’approvvigionamento delle materie per la costruzione delle navi, i legni dei boschi pedemontani e montani (e i canali per farli giungere a Venezia), i metalli delle miniere del bergamasco e dell’agordino, per le armi e le attrezzature navali, ancore, catene, i prodotti vegetali per vele e cordami, e quelli per il cibo (e l’acqua) degli equipaggi; e i luoghi delle tappe lungo le rotte orientali, gli arsenali – i piccoli, poco più che magazzini, di Zara e Curzola, e i sempre più grandi, man mano che ci allontanava da Venezia, a Corfù (fig. 14), a La Canea, a Candia.

Un museo, dunque, che conduce incessantemente programmi di studio e di ricerca su un inesauribile universo, raccordandosi con i tanti organismi museali esistenti nel mondo che si occupano di analoghe questioni in altrettanti contesti.

Non mancano certo gli spazi e gli ambienti per farlo. Ne manca la disponibilità di uno spazio specifico in grado di divenire il fulcro operativo dello straordinario organismo che stiamo immaginando: sono gli Squeri dell’Arsenale nuovo, insieme agli edifici che li fronteggiano lungo il percorso dello Stradal Campagna, quella porzione dell’Arsenale ancora in concessione alla Marina, ma che di fatto è assai poco utilizzata; e che è in concessione alla Marina *sine die*, con l’accordo che venga ceduta al Comune di Venezia quando si dimostri che non è più essenziale alla Marina per i propri scopi istituzionali.

Ma può esserci ben altro: in questa prospettiva va considerato infatti che quello di Venezia è l’unico al mondo fra gli arsenali storici che si distende ancora tutto sull’acqua, che ha l’acqua tra i suoi spazi e i suoi edifici (figg. 15-16), e attrezzature, gru, tesse, banchine; e bacini accessibili da natanti grandi e piccoli, adatti a poterli ospitare e accudire. È in una città, altrettanto unica al mondo, nella quale il muoversi sull’acqua di persone e di tutto ciò che le occorre è consuetudine quotidiana; una città e un suo vastissimo intorno – la laguna – che è necessariamente servita da imbarcazioni e natanti di ogni sorta e dimensione, in continua evoluzione tecnologica, che

qui dunque è possibile ospitare per le indispensabili manutenzioni (o per progettarne e costruirne di nuovi), oltre che per allestirvi spazi e attrezzature per testare il comportamento di nuovi materiali, sperimentare con quali nuove energie ecologicamente sostenibili ci si può muovere; e studiare cosa è oggi il mare, oltre che la laguna: cosa vi si può produrre, quali sono i livelli altimetrici che rischia di raggiungere, come evitarvi l'inquinamento. E, al contempo, testare materiali e tecnologie per la manutenzione degli edifici e delle strutture che debbano convivere con l'acqua: Venezia dunque.

7. Questo "museo" deve essere un'istituzione aperta al pubblico: sia al pubblico di chi la visita e sia a quello che quotidianamente ci lavora (e anche, perché no, di quello che vi può abitare: ricercatori, tecnici, studenti, ospitati nella grande ex caserma per sommergibilisti, mai completata, con il suo bel campo sportivo sul retro).

Ecco, dunque, la vera questione: l'apertura, l'accessibilità. Una condizione irrinunciabile, né potrebbe essere altrimenti, se si vuole che siano realmente percepibili, praticabili, accostabili, spazi e strutture eloquenti come le Gaggiandre, le tese, gli scali, la torre di porta Nuova; gli apparati tecnologici, la centrale elettrica, le nappe, la Gru Armstrong; e le storiche strutture murarie, capriate in legno, possenti colonne, banchine, scali. E ancora, perché no, i nuovi brani di architettura che vi sono stati recentemente realizzati (nel recupero della torre di porta Nuova e di alcune delle tese settentrionali, e nel restauro di storiche strutture murarie ecc.). Ma anche, e soprattutto, che siano quotidianamente accessibili gli spazi e le strutture utilizzate quotidianamente da chi vi lavora, le utilizza, le visita,

Occorre dunque rimuovere gli ostacoli, alla ricerca dell'accessibilità, aprire un varco: c'è una bella (e facilmente praticabile) soluzione, se si immagina che quel "fulcro" cui poco fa ci riferiva venga raggiunto da un accesso (è molto facile) dalla fondamenta dell'Arsenale (o della Madonna, è la fondamenta che si percorre abitualmente per accedere alla Biennale), passando attraverso il già museale padiglione delle Navi, che verrebbe incorporato nel nuovo organismo museale e di ricerca: straordinari spazi cinquecenteschi, dai quali si percepisce immediatamente la presenza della darsena Grande, e si ha la sensazione immediata dell'interesse del luogo in cui si è entrati; dove si possono subito incontrare reperti inestimabili qui confluire: la rascona e la galea di Boccalama anzitutto, se non negli squeri acquatici subito dopo (e se no dove, altrimenti? ), considerato che le loro dimensioni (ventitré metri e sessanta per sei la prima, trentotto per cinque

la seconda) sono assolutamente compatibili con quelle degli spazi espositivi coperti oggi lì disponibili (fig. 17).

Da qui eccoci subito nell'aulico percorso "urbano" lungo lo Stradal Campagna (fig. 18), un inaspettato brano di città; alla fine del quale c'è però una sorta di blocco istituzionale, perché si entra nel dominio espositivo gestito dalla Biennale. Occorrerà rimuoverlo, o comunque rimodellarlo, perché è d'obbligo proseguire, raggiungere la banchina sulla darsena Grande e affacciarvisi, percepire sul fronte opposto il profilo della casa del Bucintoro e la mole grandiosa degli Squadratori; accarezzare poi la gru Armstrong, attraversare gli archi e i bacini delle Gaggiandre sottopassandone le inimmaginabili capriate; svoltare verso il giardino delle Vergini e uscire, se si vuole, attraverso il nuovo ponte per inoltrarsi verso campo Ruga; o restar dentro, attraversare il canale di porta Nuova (un ponte girevole, già oggetto di lunghe discussioni e conflitti, e alla fine non eseguito; o un traghetto, si vedrà), raggiungere la torre e poi, dapprima verso est, addentrarsi nei grandi spazi dei bacini di carenaggio, non senza averne visitato la sala macchine con le pompe di esaurimento; o, verso ovest, percorrere la lunga banchina della Novissima, rasentare gli immensi spazi delle tese di San Cristoforo e delle Nappe, raggiungere gli scali di alaggio e varo dove sosta il sommergibile Enrico Dandolo, e rientrare attraverso gli spazi della Marina Militare.

Occorre un accordo, certo. Con la Biennale anzitutto, perché renda possibile quel percorso che abbiamo appena evocato, aperto tutto l'anno, sia pure con modalità diverse che siano compatibili con le sue finalità espositive; un percorso interno accessibile da sud, come si è visto, e allo stesso tempo dal giardino delle Vergini, che si possa raccordare a quello da nord già esistente. È un percorso che si deve poter ottenere, perché è tutto su aree di proprietà comunale: ne abbiamo il diritto, anche perché negli accordi sulla cessione dell'Arsenale al Comune, richiamati nel Documento direttore del 2014, si dice esplicitamente che certo, restano in essere le convenzioni stipulate precedentemente alla cessione, ma a patto di «garantire la fruibilità e la percorribilità pubblica delle aree scoperte [...] e di sostenere l'attività di comunicazione e apertura degli spazi dell'Arsenale».

Ma occorre un accordo: perché non si tratta soltanto di ottenere il permesso di muoversi da un ambito all'altro, rasentando gli spazi espositivi, ma di consentire che non sia negata la percettibilità degli spazi utilizzati a questi fini, essenziali per comprendere la complessità e la ricchezza delle modalità produttive svolte nel tempo nell'Arsenale: quanto meno di

Corderie, sale d'Armi, Artiglierie, tese del Carbone, adottando se del caso sistemi di bigliettazione differenziati – non è un'operazione impossibile, altrove lo si è fatto – compatibili con le modalità delle visite espositive.

E occorre un accordo con la Marina Militare, perché renda possibile, sia pure con modalità e tempi diversi da quelli stabiliti con la Biennale, un percorso lungo il fronte opposto della darsena Grande: che si colleghi o meno con quello sul fronte orientale, ma che renda raggiungibile, dopo esservi entrati dal medesimo varco attraverso il padiglione delle Navi descritto precedentemente, la fondamenta con il ponte girevole che scavalca il rio delle Stoppare, prosegua lungo la banchina fino al portale d'ingresso alla casa del Bucintoro, attraversi il piazzale della Campanella, raggiunga la torre omonima, gli Squadratori, le tese di Novissimetta, e si concluda agli scali di alaggio e varo.

8. Ce n'è a sufficienza per il nostro Museo di sé stesso. Ma c'è ben altro, cui occorre ora accennare: entrando all'Arsenale vi si percorrono certo spazi oramai vocati allo sviluppo della cultura artistica (non necessariamente solo alla Biennale, nel Documento direttore); spazi non solo espositivi, ma anche specificamente finalizzati alla ricerca, destinati ad un cospicuo rafforzamento se verrà confermato il disegno di trasferirvi (da Marghera!) l'Archivio storico delle Arti Contemporanee. E spazi destinati alla formazione marittima superiore, in una sempre più netta prospettiva di internazionalizzazione (nell'area della Marina).

Ma vi si intersecano anche enormi spazi, costruiti e non, che possono essere destinati al lavoro e alle attività di ricerca legate alla presenza (e alla tradizione) del mare: spazi per la cantieristica minore, fortemente auspicati dall'associazionismo lagunare; e per la maggiore, aperta ad un mercato in forte espansione, ora possibile considerato che il grande bacino Principe di Piemonte (fig. 19) è tornato disponibile, avendo il Consorzio Venezia Nuova – è notizia recente – deciso di spostare a Marghera le operazioni per la manutenzione delle paratie del Mose (lasciando all'Arsenale solo quelle legate al monitoraggio e alla gestione delle procedure di controllo e quelle per la formazione e per la ricerca, che si integrano consapevolmente ed efficacemente alla presenza della nostra auspicata struttura museale).

Vi sono dunque all'Arsenale spazi e strutture che possono essere utilizzati per la manutenzione, l'ammodernamento (e la progettazione) di quell'enorme contingente di mezzi e natanti che garantiscono i trasporti e la vita quotidiana di una città che vive interamente sull'acqua: per i tra-

sporti delle persone (e di ogni genere di cose), per le emergenze, gli eventi; e spazi ed ambienti dove poter progettare e testare nuovi mezzi di propulsione appropriati alla mobilità lagunare e alla compatibilità ambientale... Dove farlo, se no, meglio che all'Arsenale?

9. Resta da dire che una caratterizzazione come quella qui ipotizzata può fare dell'Arsenale anche una straordinaria cerniera per intercettare i tantissimi luoghi e gli eccezionali momenti della realtà territoriale e urbana (veneziana e lagunare, ma anche adriatica e internazionale) che operano in settori analoghi: con l'attivismo archeologico e museale di Archeoclub certamente, in corsa come si è visto per un Museo della Civiltà del Mare incentrato sui Lazzaretti; con quello sociale e associativo ("Poveglia per Tutti", impegnata a rilanciarne l'identità storico-botanica). E con la città tutta, che ha mostrato il suo corale entusiasmo per l'iniziativa di Arsenale Aperto (fig. 20) svoltasi qualche anno addietro.

Con i luoghi della terraferma legati storicamente alle fortune dell'Arsenale, in una rete museale che renda eloquenti le relazioni di un tempo con le miniere dell'Agordino, le fonderie del Bergamasco, i boschi del Montello e del Cansiglio, le acque della fluitazione... E con la rete, oramai imponente, dei musei storico-navali, in ogni parte del mondo, e la prestigiosa rete universitaria circostante: con il master in Architecture of the Ship che si spera possa rinascere allo Iuav, la facoltà di Ingegneria navale a Trieste, le facoltà storico-umanistiche a Padova e a Ca' Foscari.



## ABSTRACT

L'Arsenale di Venezia è stato oggetto negli ultimi decenni, forse più di ogni altra parte della città, di studi e ricerche tesi a indagarne l'identità storica e i valori culturali e ambientali, oltre che a delinearne le alternative per i possibili futuri; assegnandogli di volta in volta nuovi ruoli e specifiche funzioni, con caratteri di tanto in tanto appropriati, ma anche talvolta aggressivi e destabilizzanti. Questo scritto ricostruisce i capisaldi di questo intenso dibattito, nel quale emerge a più riprese l'ipotesi di una cospicua presenza museale, e si sofferma sulla descrizione dei profondi cambiamenti ai quali l'Arsenale è stato interessato, specie negli ultimi tempi: il conferimento di gran parte della proprietà alla città di Venezia (con il contenimento e la trasformazione della presenza militare), l'immissione di importanti attività culturali ed espositive (la Biennale), o economiche (il Consorzio Venezia Nuova) e di centri di ricerca, e la realizzazione di cospicui interventi di restauro e recupero di spazi e manufatti. Analizza quindi le problematiche dell'accessibilità, oggi fortemente limitate, proponendone la risoluzione con appropriati interventi, come condizione preliminare per il rilancio delle molteplici attività che può ospitare: nei settori della musealizzazione e della ricerca anzitutto, ma anche di una rinnovata e sempre più auspicabile cantieristica, essenziale per la città e per la laguna di Venezia e per le attività che sono loro connesse.

The Arsenale of Venice has been object in the last decades, maybe more than in any other part of the city, of studies and researches aimed at investigating its historical identity and its cultural and environmental values, as well as at outlining the alternatives for its possible future; assigning it from time to time new roles and specific functions, sometimes appropriate, but also sometimes aggressive and destabilizing. This paper reconstructs the cornerstones of this intense debate, in which the hypothesis of a conspicuous museum presence emerges on several occasions; then dwells on the description of the profound changes that the Arsenal has undergone, especially in recent times: the transfer of most of the property to the city of Venice (with the containment and transformation of the military presence), the introduction of important cultural and exhibition activities (the Biennale), or economic (the Consorzio Venezia Nuova) and research centers, and the realization of conspicuous interventions of restoration and recovery of spaces and artifacts. It then analyzes the problems of accessibility, today strongly limited, proposing the resolution with appropriate interventions, as a prerequisite for the revival of multiple activities that can accommodate: in the areas of musealization and research first of all, but also of a renewed and increasingly desirable shipbuilding, essential to the city and the lagoon of Venice and the activities that are connected to them.



1. Panorama della torre Alberaria d'inverno verso la darsena Grande e la città





2. Panorama della torre Alberaria d'estate verso le torri di porta Nuova e il litorale

3. Grandi spazi restaurati nelle tese della Novissima

4. Le mura lungo il rio della Tana

5. Le mura lungo il rio delle Vergini

6. Il varco aperto sul perimetro settentrionale delle mura per il passaggio dei motoscafi Acnil





7. Il nuovo ponte dei Pensieri sul rio delle Vergini

8. Folla di turisti sulla riva degli Schiavoni

9. Mappa di Venezia con la localizzazione degli alloggi Airbnb (nel 2018)





10. La galea di Boccalama (a sinistra, ancora semisommersa)  
e la rascona (a destra)

11. Le due Gru sulla banchina della darsena Grande

12. La gru Armstrong Mitchell vista da una finestra degli Squadratori  
(con la cupola e il campanile di San Pietro di Castello)





13. La gru Armstrong Mitchell vista dal ponte dei pensieri (sul rio delle Vergini)

14. L'arsenale veneziano a Gouvia (Corfù)





15. Cantieri acquatici cinquecenteschi  
sul rio delle Galeazze

16. Gli squeri acquatici delle Gaggiandre

17. L'interno di uno degli squeri  
nell'area del "Sine Die"



18. Lo Stradal Campagna

19. Il grande bacino di carenaggio Principe di Piemonte

20. Cittadini e barche alla festa di *Arsenale aperto* (primavera 2015)

