

Il ruolo dell'Arsenale nel più ampio quadro strategico della città

di ROBERTO D'AGOSTINO

Assessore alla Pianificazione Strategica del Comune di Venezia

Noi tutti qui sappiamo che sul tema dell'Arsenale da decenni si stanno producendo idee. Nello stesso tempo, sono decenni che l'Arsenale decade per quanto riguarda le attività produttive, ma anche nella parte militare. E contemporaneamente degrada la sua struttura fisica: in questi decenni l'Arsenale ha perduto pezzi significativi del suo materiale storico e ci sono delle perdite che sono irreversibili.

L'Arsenale è stato uno dei luoghi dell'esercizio delle idee dei veneziani: centri nautici, centri turistici, università, centri commerciali. Sull'Arsenale è stato detto di tutto e, per questo, sono state fatte anche delle proposte non banali: penso ad esempio quando, qualche anno fa, l'Istituto Universitario di Architettura fece una proposta complessa e articolata per organizzare al suo interno un centro di insegnamento, di scambio culturale e così via: proposta questa che ha camminato per un certo periodo.

Nessuna di queste proposte come sappiamo è andata in porto, tant'è vero che siamo arrivati alla situazione di oggi, che non è certo una bella situazione. Tuttavia in questi ultimi tempi vi sono stati dei segnali forti, dei segnali e dei fatti. Mi riferisco agli interventi della Soprintendenza, per esempio alle Gaggiandre, agli interventi fatti di recente dalla Marina, a quelli fatti dalla Biennale, a quelli di Thetis: si tratta comunque di interventi ancora di modesta entità rispetto alla dimensione del problema.

Questa mancanza di realizzazione delle idee sull'Arsenale, questa crisi dell'Arsenale, ha coinciso e ha accompagnato la crisi delle idee sulla città. Venezia è decaduta come capacità di esprimere sé stessa, di ritrovarsi, di rinnovarsi, di traghettarsi nel moderno, mentre l'Arsenale perdeva addirittura le proprie capacità di esistere come struttura fisica. Credo che non possiamo tenere distinte le idee sull'Arsenale dalle idee sulla città: tutte le idee sull'Arsenale, per quanto valide, se prese per sé stesse sono destinate a fallire. Perché l'Arsenale è

un problema molto grosso, ma soprattutto, come è stato accennato poco fa e affermato anche questa mattina, perché è stato uno dei motori portanti della città. Se Venezia è quella che è, lo è anche perché è esistito l'Arsenale, che ha rappresentato uno dei pilastri della politica, dell'economia, della capacità produttiva, della capacità militare: il cuore, il motore propulsivo della città. È evidente che questa parte così grande e significativa della città, anche da un punto di vista simbolico, non può essere tenuta in piedi a un livello alto se non si inserisce nella visione e nelle strategie complesse che riguardano l'intera città. Tutte le idee che vengono proposte devono dunque rientrare nel contesto delle idee da "manipolare" e valutare per costruire il progetto complessivo dell'Arsenale come parte e portato del progetto complessivo della città.

Oggi, per esempio, si sta parlando di musei: certamente il progetto di 'Museo dell'Arsenale' riguarda l'Arsenale, ma riguarda anche il sistema museale della città e il sistema economico e turistico della città: come intendiamo continuare a gestire quei 12-14 milioni di turisti che vengono ogni anno a Venezia e che rappresentano una risorsa, ma anche un problema per la città.

Io credo che su questi temi la città in questi anni abbia fatto dei passi in avanti molto rilevanti. Oggi parlare di idea della città di Venezia, di come Venezia intenda rappresentare sé stessa e quindi in quale direzione stia marciando, non è più un lavoro da fare, qualche cosa su cui gli uomini di buona volontà si impegnano per il futuro, ma è un lavoro che è già andato avanti con molta forza, anche se non è percepito e non è patrimonio dell'intera città. Ma esiste un ragionamento forte, lineare sul quale la città, nelle sue espressioni politiche, amministrative, economiche e culturali si sta muovendo. È l'idea relativa al nuovo ruolo della città di Venezia: una città che non può essere solo un luogo di fruizione dall'esterno, non può essere solo oggetto di sfruttamento visivo, ma deve tornare a essere una città capace di proporre sé stessa,



capace di orientare delle opinioni, delle culture, di produrre dei fatti materiali. L'idea è quella di costruire una città in grado di collocarsi ai livelli che competono a Venezia, il livello di città mondiale. Se Venezia si colloca a livello regionale o locale, è una città perdente perché è una città pesante, costosa, difficile, marginale. Mentre Venezia riesce a decollare solo se si muove a un livello internazionale, come per esempio con le sue manifestazioni culturali che si collocano al livello delle grandi capitali europee. Quindi Venezia deve collocarsi nel ruolo di una città capace di muoversi al suo giusto livello perché è l'unico modo in cui può sopravvivere, è l'unico modo in cui Venezia può galleggiare nella realtà contemporanea, che peraltro da un certo punto di vista ci favorisce. Oggi noi parliamo di globalizzazione; in una società globalizzata Venezia si colloca perfettamente. È in un'economia locale che Venezia muore. È in crisi la Venezia della fine dell'impero politico e commerciale, la Venezia del dopoguerra italiano, ma la Venezia della società globale può muoversi assolutamente a proprio agio. Questo ruolo però non può essere semplicemente dichiarato.

Se l'obiettivo è svolgere il ruolo di città competitiva a livello globale, deve essere costruita una adeguata struttura urbana, con funzioni metropolitane e addirittura una nuova struttura istituzionale. Su quest'ultimo aspetto accenno solo che la nuova struttura istituzionale non potrà che essere la città metropolitana.

La nuova struttura urbana è finalizzata a riunificare una realtà molto differenziata, che va dall'estrema punta di Pellestrina, all'aeroporto internazionale, dall'area di Porto Marghera, al centro storico e alla terraferma. Tutto questo deve essere rimesso insieme, ricollegato con nuove strutture attorno a nuove centralità urbane. Questo disegno è già stato delineato ed è diventato legge con il nuovo piano urbanistico, e si sta già realizzando. Infatti molti

pezzi di questa nuova città sono in corso di realizzazione: a partire da Porto Marghera, dalla Giudecca, dalle isole e da molte altre parti. Le nuove realizzazioni corrispondono anche a nuove funzioni urbane. Le funzioni e le attività sulle quali Venezia ha vissuto il suo piccolo splendore post-bellico – quando era al 12° posto nella graduatoria nazionale del reddito – legato all'industria di prima lavorazione, all'artigianato diffuso, agli investimenti nell'edilizia consentiti dall'espansione della città di terraferma, sono decadute. Se quel modello di città è ormai superato, occorre ricostruirne un altro. Nel nuovo modello da ricostruire ci sono i nuovi luoghi significativi delle diverse parti della città, i nuovi lavori, le nuove attività, le nuove vocazioni della città. Tra queste nuove attività quelle legate al turismo sono tendenzialmente vincenti: Venezia continua a subire il turismo, ma non lo rielabora in un circuito virtuoso. Il problema di rielaborare il turismo in un circuito virtuoso non è semplicemente quello di controllarne i flussi, di far arrivare i turisti nei tempi giusti, nei luoghi giusti, il problema è quello di far sì che questo enorme mercato che entra nella nostra città, costituito da questi 12-14 milioni di persone, abbia una risposta di carattere produttivo. È necessario, per esempio, elaborare prodotti culturali per quelle quote di turismo capaci di recepirli.

Non dobbiamo trattare il turismo come i paesi terzi trattano la loro materia prima, per esempio tagliando gli alberi e vendendo la legna invece di fare le fabbriche di mobili o di fare le seconde e terze lavorazioni. Noi non facciamo le seconde e terze lavorazioni del turismo che attengono alle nostre capacità e specificità, cioè tutte quelle che attengono alla cultura, alla sua produzione, alla sua comunicazione; non abbiamo significative case editrici, fatta eccezione per la Marsilio, non abbiamo capacità di produrre immagini e così via. Sono tutti temi che dovrebbero essere messi a fuoco, ma servirebbero convegni appositi.



In questo quadro l'Arsenale ha alcune potenzialità particolarmente significative: il suo carattere simbolico ed evocativo e la sua capacità di definire attraverso sé stesso l'intera storia di Venezia; quindi la sua capacità di poter essere percepito e "venduto" come immagine della città; inoltre la sua grande mole architettonica e la sua complessità fisica e morfologica, che rappresenta una grande risorsa anche dal punto di vista patrimoniale. Esso è un luogo dove possono essere collocate molte di quelle attività che attengono ad alcune delle cose dette in precedenza e che oggi in città fanno fatica a trovare la loro giusta collocazione: attività anche legate al turismo e alla produzione culturale, come quelle dibattute in questo convegno, se vengono fatte in quest'ottica e con questa chiarezza. Se l'Arsenale diventasse invece il grande museo in cui noi raccogliamo le nostre vestigia, certamente non dispiegherebbe appieno le sue potenzialità.

L'Arsenale può avere una funzione strutturale per la città: simbolica ed economica assieme.

In quale direzione? Naturalmente nella direzione in cui la città è vocata. Potrebbero essere ospitate tutte quelle attività che sono legate alla conoscenza e comunicazione del patrimonio architettonico, o del patrimonio ambientale, o delle caratteristiche marine della città, ma anche attività di carattere politico e rappresentativo.

Si è parlato di Venezia come luogo dove possono essere tutelati, rappresentati e difesi gli equilibri instabili che la globalizzazione mette in crisi: gli equilibri ambientali, o gli equilibri genetici, o, come ho detto, gli equilibri politici. Venezia è il luogo degli equilibri impossibili in cui le opere dell'uomo convivono in un difficilissimo equilibrio con le condizioni naturali; dove anche un centimetro di differenza nel livello del mare cambia la vita della città. Venezia è una città dove si è dimostrato che questi equilibri, e questa irriducibilità alla omologazione, è ancora possibile.

L'Arsenale potrebbe essere un luogo dove questi

temi vengono affrontati, studiati, fatti conoscere. Se questo è il quadro dove vengono collocate le idee sull'Arsenale, tutte le idee che non siano dentro questo quadro, che non siano all'altezza di questi obiettivi, vanno scartate (perché non attingono al livello minimo necessario per essere collocate nell'Arsenale); ma occorre che ci siano gli strumenti oltre che le capacità tecniche ed economiche per procedere su questa strada.

Venezia è una città dove le idee che sono davvero piaciute sono quelle che non potranno mai essere realizzate: si discute, si crea, ma nel momento in cui si passa all'atto realizzativo, all'atto che può aprire lo spiraglio per realizzare qualcosa, in quel momento si mette in moto tutta la grande rete dissuasiva della città per impedire che qualche cosa venga fatto.

Sull'Arsenale stiamo superando questa fase. In questi ultimi due anni, oltre ad aver assunto la consapevolezza del ruolo dell'Arsenale all'interno del quadro complessivo della città, stiamo superando la fase dell'idea enunciata ed entrando nella fase degli atti che possono consentire di realizzare le idee che il dibattito ha selezionato. Siamo nella fase delle realizzazioni possibili e ci siamo entrati per numerosi fattori concomitanti. Oltre che con una serie di atti come quello di cui ho parlato questa mattina il Sindaco: la costituzione di una società che mette insieme i possessori istituzionali con i possessori reali dell'Arsenale: lo Stato, attraverso l'Agenzia del Demanio, e la città, che è la vera proprietaria dell'Arsenale. L'Arsenale è di Venezia, non è del Demanio, di questa o quell'altra istituzione.

Oggi, mettendo in piedi una società in grado di decidere sull'Arsenale, una società all'interno della quale le decisioni che verranno prese dovranno inevitabilmente passare attraverso la città, stiamo superando tutti i filtri impropri, anche se a volte necessari, che impedivano di operare in questa parte di Venezia. Non sarà la nuova società a dire

“faccio questo, faccio quello”; essa è una struttura strumentale per trovare le forme migliori per realizzare le idee che la città propone, idee che dovranno essere dibattute in altra sede. La nuova società indicherà le opportunità, verificherà quali saranno le possibili vie di finanziamento, i soggetti interessati a intervenire, le migliori procedure realizzative, ma le decisioni dovranno essere prese nella città, attraverso i suoi strumenti politico-amministrativi, oltre che culturali e rappresentativi. Il merito di questa iniziativa consiste nel fatto che si tratta di un’iniziativa operativa che mette in campo strumenti concreti per realizzare le idee sull’Arsenale.

I protocolli promossi dalla Marina Militare, dal Comune, dalla Soprintendenza e da altre istituzioni rappresentano un altro momento importante. Con questi protocolli la Marina Militare non agisce più attraverso concessioni benevole, ma si mette a confronto direttamente con la città e con le sue istituzioni per decidere cosa fare e come progettare. Infine il Comune di Venezia è entrato nell’unica società operativa che esiste attualmente in Arsenale, l’Arsenale spa, società che occupa la

parte dell’Arsenale che è stata smilitarizzata, e ne ha acquisito la maggioranza.

Ciò consente al Comune una operatività immediata, che si è manifestata per esempio nella richiesta di finanziamenti alla Regione per ottenere l’erogazione di fondi strutturali europei previsti dal cosiddetto “obiettivo 2”. Il Comune di Venezia prima ha intrapreso un’azione per fare in modo che l’area dell’Arsenale fosse tra le aree finanziabili con l’obiettivo due, poi ha presentato in Regione un primo pacchetto di richieste di finanziamenti europei per circa 20 milioni di euro da spendere per l’Arsenale.

Questi dunque sono fatti concreti che cominciano ad affrontare il problema delle risorse necessarie per recuperare l’Arsenale; operazione che, è bene ricordare, comporterà la spesa di 500 milioni di euro oltre che la spesa di qualche decina di milioni all’anno per la conservazione, la manutenzione e la gestione. Come abbiamo visto, siamo passati dalla fase dell’idea annunciata alla fase della costruzione degli strumenti, perché le idee abbiano una sede entro la quale possano essere realizzate, e alla fase delle prime realizzazioni.



Lo Stradal Campagna; a sinistra i magazzini per cordaggi, realizzati su progetto di Antonio Da Ponte