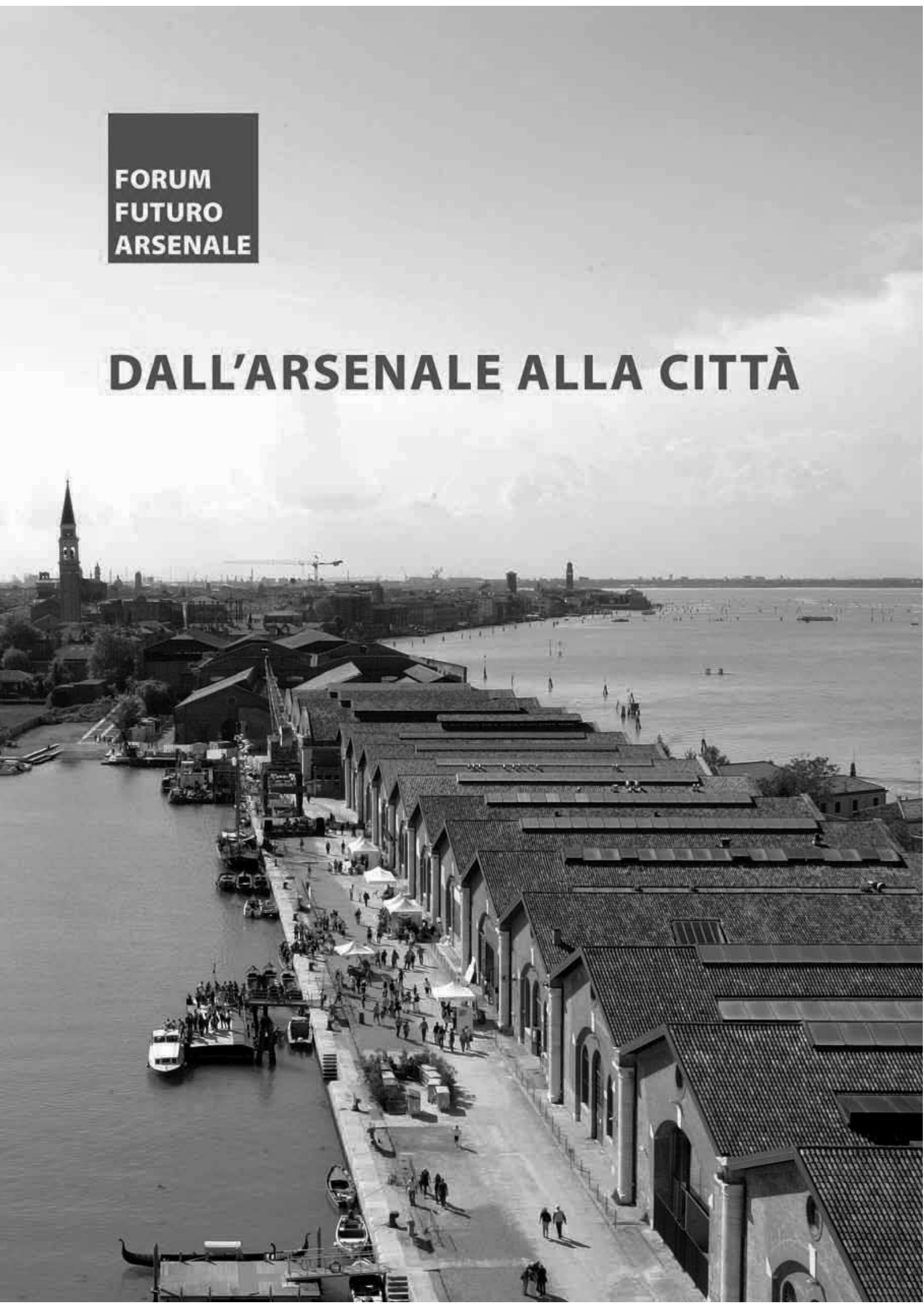
FORUM
FUTURO
ARSENALE

DALL'ARSENALE ALLA CITTÀ



A cura di
Forum Futuro Arsenale

Ambiente Venezia

Amici del Nuovo Trionfo

Archeoclub Venezia

ARCO - Associazione Residenti Castello Orientale

Arzanà

Associazione Culturale Olivolo-Auser

Associazione Culturale Venezia Arte, Cultura & Turismo

Associazione galleggiante 'Il Caicio'

Associazione Nazionale Guide Turistiche

Associazione Settemari

Associazione Spiazzi

Associazione Vela al Terzo

Assonautica Venezia

Bochaleri, Associazione di ceramisti veneziani

Canottieri Giudecca

Comitato Festa della Sensa

Comitato per la Restituzione dell'Arsenale a Venezia

Compagnia della Marineria Tradizionale "Il Nuovo Trionfo"

Coordinamento Io Decido

Ecoistituto del Veneto Alex Langer

El Felze

Faro Venezia

Fondamente

Fondazione Bucintoro

Istituto Nazionale di Bioarchitettura - sezione di Venezia

Italia Nostra - sezione di Venezia

Laguna nel Bicchiere

Remiera Francescana

Società di Mutuo Soccorso Carpentieri e Calafati

Venti di Cultura

We are here Venice

I singoli cittadini:

Alberto Bernstein

Roberto Falcone

Amerigo Nutolo

Questa pubblicazione è frutto dell'intenso dibattito tra le associazioni aderenti al Forum ed è totalmente autoprodotto e autofinanziato.
Si ringraziano tutte le associazioni e i singoli cittadini che hanno dato il loro contributo. Un ringraziamento particolare va a Adriano De Vita, Barbara Pastor e Alfredo Zambon.

Venezia, aprile 2015

Dall'Arsenale alla città

Le idee del Forum Futuro Arsenale

Visione

Venezia è la città del futuro. Pensarla come città "storica" la condanna all'estinzione per l'inevitabile fuga degli abitanti e una città senza abitanti è un morto simulacro.

Nella città del futuro la qualità della vita è molto alta perché i luoghi di lavoro sono vicini alle abitazioni, ci si muove prevalentemente a piedi, la socialità di strada è vivace, la cultura, i servizi educativi e la sanità funzionano, le case hanno prezzi accessibili, il lavoro non manca e le nuove famiglie scelgono di viverci volentieri.

L'Arsenale è rimasto finora protetto dagli effetti negativi del turismo di massa, è abbastanza grande da essere significativo per la vita dell'intera città ed è anche abbastanza piccolo da essere gestibile con logiche unitarie e innovative che puntino a trasformarlo in un luogo vivo e attrattivo per vecchi e nuovi residenti. È il luogo in cui la città del futuro può essere sperimentata.

È anche il luogo dove si può collaudare un *nuova alleanza* tra guida politica, iniziativa privata e partecipazione civica, *il terzo soggetto* tra pubblico e privato. Non *è un settore*, ma un attore *civico collettivo*, politico e nuovo. È un soggetto *emergente*, ancora non compreso e poco strutturato, spesso disprezzato dal modello di governo tecnocratico ed elitario che finora ha prevalso. Ma la tecnocrazia economica ha prodotto una delle più vaste e distruttive reti di corruzione che si siano manifestate nella nostra regione e in tutto il paese e ha incoraggiato la fuga dei residenti. Per questo non è più sostenibile, per questo sono nate innumerevoli strutture come il Forum Futuro Arsenale e per questo l'Arsenale è forse l'ultima occasione di cui la città dispone per cambiare se stessa e non morire.

Da quando una parte consistente del Compendio è passata in proprietà al Comune di Venezia nel 2012, il Forum ha gradualmente sviluppato un insieme di idee e indicazioni progettuali attraverso un articolato processo di discussione tra le associazioni aderenti. Ne è nato un insieme di

proposte che si basano su una logica di fondo riassumibile in poche linee guida:

1. *agire* sulla base di una visione a lungo termine, che esprima una scelta politica precisa in grado di guidare il destino del luogo e dell'intera città per i prossimi decenni: si tratta di favorire la residenzialità e la qualità della vita sviluppando un modello produttivo alternativo al turismo di massa.
2. *mantenere* l'unità e la continuità storica del luogo nelle sue relazioni con il mare, la laguna e la civiltà del mare in senso ampio;
3. *favorire* attività produttive, valorizzare i saperi e le professioni tradizionali, le attività di sperimentazione e di ricerca, le attività museali capaci di generare crescita e coinvolgimento sociale, le produzioni d'arte, lo sport e le occasioni di socialità in modo che si crei un ambiente articolato nel quale i diversi saperi si integrino e stimolino a vicenda;
4. *governare* l'intero complesso attraverso una struttura specifica che preveda la partecipazione strutturale e continuativa della cittadinanza attiva nella formulazione degli obiettivi, nel monitoraggio delle azioni e della gestione economica e infine, nella valutazione dei risultati.

Su questi assunti il Forum ha elaborato nove indicazioni progettuali preliminari, da integrare e arricchire, che seguono tutte la stessa logica e definiscono un insieme di azioni fortemente sinergiche tra loro.

L'Arsenale di Venezia costituisce una testimonianza di valore storico, artistico e sociale di primissimo piano nel patrimonio pubblico d'Europa e del mondo. Pertanto l'esigenza prioritaria della sua gestione consiste nel mantenere e, ove possibile, recuperare l'integrità fisica e architettonica delle antiche strutture, rendendo leggibili la funzione originale e i valori estetici e socio-culturali a essa connessi. In questo quadro e solo in questo

quadro vanno inserite le proposte e le attività illustrate di seguito.

L'Arsenale è un bene culturale da tutelare e valorizzare secondo il Codice dei Beni Culturali che, riferendosi all'art. 9 della Costituzione Italiana, ne definisce le modalità di attuazione:

"La valorizzazione consiste nell'esercizio delle funzioni e nella disciplina delle attività dirette a promuovere la conoscenza del patrimonio culturale e ad assicurare le migliori condizioni di utilizzazione e fruizione pubblica del patrimonio stesso, al fine di promuovere lo sviluppo della cultura"[1].

Le proposte del Forum si muovono secondo una gerarchia di valori in cui l'interesse commerciale o turistico, pur valido supporto, sia considerato non come un fine ma come un mezzo per raggiungere un traguardo superiore: "preservare la memoria della comunità nazionale e del suo territorio"[2].

1 Codice dei Beni Culturali, art. 6, comma 1, Decreto Legislativo del 22/01/2004 n. 42, Gazzetta Ufficiale 24/02/2004

2 Codice dei Beni Culturali, art. 1, comma 2.

I progetti

Si tratta di progetti di animazione socioeconomica, non di architettura o urbanistica. Sul concetto di "progetto" è necessario un chiarimento. Da sempre l'Arsenale è stato considerato dalle amministrazioni cittadine come un problema di tecnica urbanistica: i saperi dell'architetto e dell'urbanista sono ovviamente molto rilevanti, ma devono essere messi al servizio di un programma che, nella sua natura, è di altro genere e richiede una stretta integrazione tra competenze di tipo diverso.

Le proposte del Forum non sono progetti operativi già definitivi ma indicazioni progettuali concrete e articolate, utili per l'elaborazione di progetti operativi veri e propri.

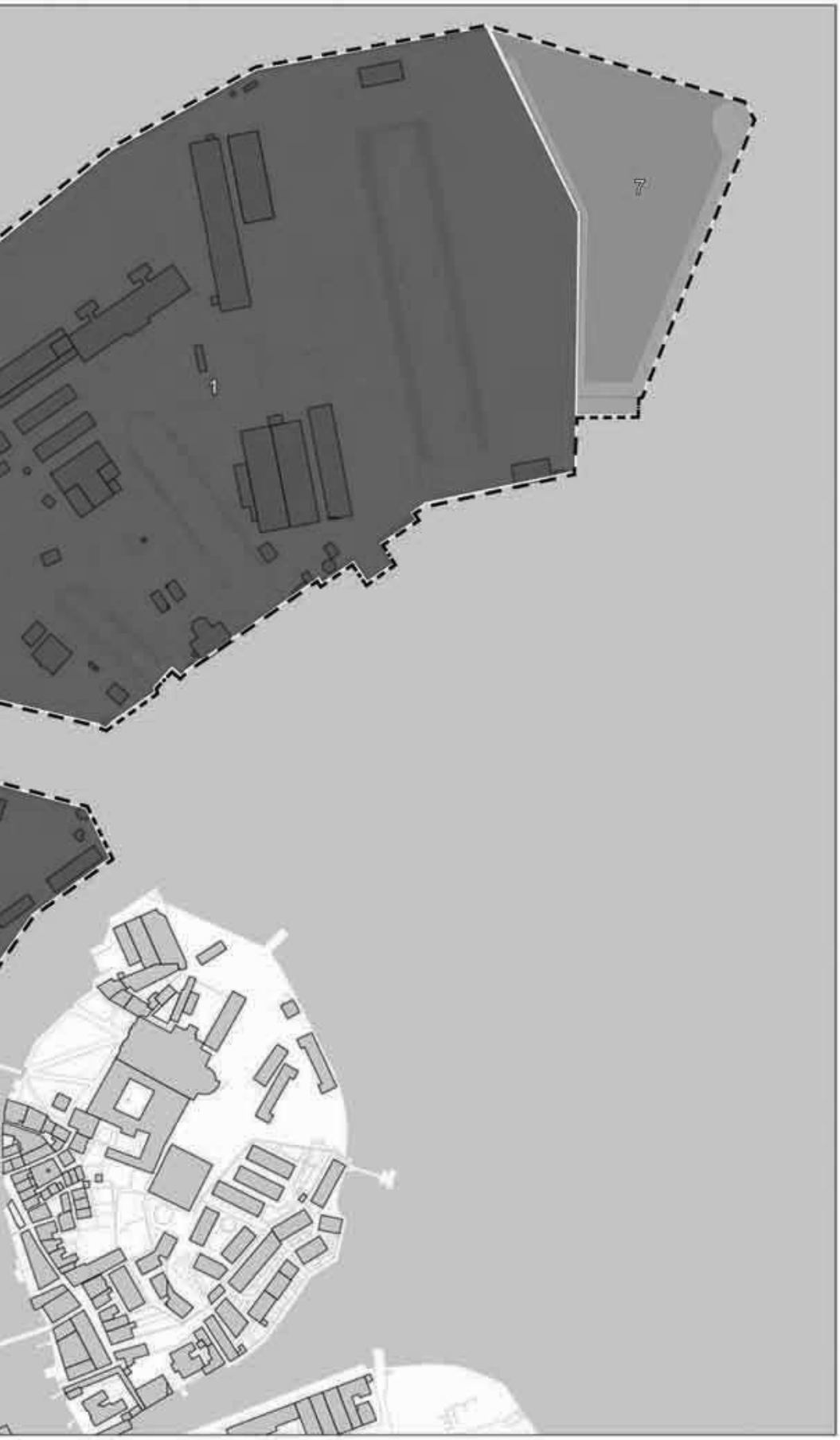
Spesso le associazioni che nascono spontaneamente, come il Forum, sono accusate di formare il partito del No, di opporsi a qualsiasi cosa e di non essere propositive. Non è per scelta: quando continuano a non essere coinvolte nelle fasi ideative e progettuali di interventi importanti, la protesta è *l'unico* spazio sempre a loro disposizione. Passare dalla protesta alla proposta non è facile. E non perché manchino le competenze necessarie nei gruppi di cittadinanza attiva, dove anzi abbondano. Il problema vero è che elaborare un progetto completo e credibile richiede molto tempo e fatica, e deve essere condotto in stretta collaborazione con l'amministrazione.

Poiché la nostra proposta segue una logica complessa, che si fonda sul concetto di qualità della vita in città, i criteri di monitoraggio e valutazione utilizzati devono essere coerenti con questo obbiettivo. Non è accettabile invece utilizzare *esclusivamente* i criteri imprenditoriali di ritorno sull'investimento, quelli turistici basati sul numero di visitatori o quelli professionali, basati sui criteri interni alle singole specializzazioni. La specificità della proposta richiede un sistema di monitoraggio e valutazione adeguato.

La novità più rilevante da noi introdotta consiste nelle modalità di governo dell'intero complesso perché il progetto di recupero dell'Arsenale richiede un alto grado di consenso e il supporto attivo da parte della cittadinanza,

dal Documento Direttore, http://arsenale.comune.venezia.it/?page_id=319

TAVOLA 7: Assetto patrimoniale attuale



Legenda

- 1 — Comune di Venezia
- 2 — Comune di Venezia, in uso sine die alla Marina Militare
- 3 — Ministero della Difesa - Marina Militare
- 4 — Ministero della Difesa - Marina Militare (specchio acqueo)
- 5 — Demanio dello Stato - Ramo storico artistico
- 6 — Demanio dello Stato - Ramo trasporti e navigazione
- 7 — Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato Interregionale OO. PP.
- Ambito Arsenale

Scala 1:4000

che non si può ottenere continuando a seguire la logica elitaria e tecnocratica secondo la quale le decisioni rilevanti devono essere prese dagli esperti e poi fatte accettare ai cittadini con opportune azioni di comunicazione. Questa è una logica incompatibile con la partecipazione attiva e continuativa della cittadinanza al governo della città[3].

Le idee progettuali che abbiamo elaborato sono le seguenti:

1. Mestieri tradizionali
2. Cantieristica minore
3. Cantieristica navale ai Bacini
4. Nautica d'epoca
5. Polo della marineria
6. Museo del mare
7. Produzioni d'arte
8. Sport e qualità della vita
9. Accessibilità

Tutti i progetti suggeriti sono in stretta relazione tra loro e danno vita a numerose sinergie che favoriscono la sostenibilità economica delle singole attività, l'attrattività sociale del luogo e dell'intero sestiere, la partecipazione istituzionale delle organizzazioni di cittadinanza attiva nella gestione del complesso.

Mestieri tradizionali

Sono tutte le professioni legate alla nautica storica, i carpentieri, i maestri d'ascia, i fabbri, i cordai e le altre, praticate in Arsenale e altrove. Alcuni di questi sono tuttora esistenti ma altri, che possiamo chiamare *archeomestieri*, sono attività di tipo artigianale che oggi sono scomparsi a causa dell'evoluzione dei metodi di produzione e delle mutate condizioni

3 Questi temi sono sviluppati meglio nel capitolo sulla gestione.

di contesto. Si tratta ad esempio della metallurgia basata sul lavoro di forgiatura, della produzione di cordami in canapa per la nautica, di vele in cotone, di remi, forcole e di quanto necessario per la manutenzione di yacht classici, sia a vela che a motore.
Sia i mestieri tradizionali che gli archeomestieri oggi rientrano pienamente nella definizione di patrimonio culturale intangibile proposta dalla Convenzione per la Salvaguardia del patrimonio culturale immateriale[4], approvata il 17 ottobre 2003 dalla Conferenza Generale dell'UNESCO e ratificata dall'Italia il 27 settembre 2007 con Legge n. 167, che indica in modo esplicito saperi e pratiche legati all'artigianato tradizionale come patrimonio immateriale da salvaguardare e sostenere.

Oggi questi mestieri sono di nuovo sostenibili dal punto di vista economico a condizione che:

- si sviluppi la consapevolezza condivisa tra cittadinanza e istituzioni che si tratta di aziende che producono cultura. Il solo valore d'uso degli oggetti prodotti infatti non ne consente la sopravvivenza economica, ma l'offerta di servizi culturali (educazione, formazione, dimostrazioni, collaborazione con università e musei) invece sì;
- esistano artigiani competenti disposti a insegnare la loro professione;
- esista la disponibilità di spazi adatti a costi accessibili;
- esistano luoghi con attrattività internazionale nei quali svolgere le attività.

Tutte queste condizioni sono oggi presenti in Arsenale ma è necessaria anche un precisa scelta politica che attivi, a livello internazionale, azioni di promozione e supporto per facilitare l'avviamento e sviluppare le necessarie reti di contatti con le università, le agenzie formative, investitori privati e le altre istituzioni potenzialmente interessate.

4 http://www.unesco.it/cni/index.php/cultura/patrimonio-immateriale

Archeoclub- El Felze nell'officina di Stradal Campagna 2004

L'Archeometallurgia e le forge ottocentesche.

A titolo di esempio – e con opportune varianti si può replicare l'iniziativa anche per altri mestieri tradizionali – proponiamo di attivare un centro di archeometallurgia. Gli *unici* luoghi adatti per realizzarlo sono la prima delle tre Tese alle Nappe e l'edificio 38 su Stradal Campagna, dove si trovano ancora le forge originali utilizzate in Arsenale fino alla sua dismissione. Oggi questi due spazi sono entrambi utilizzati: il primo per feste ed eventi, il secondo come officina militare. Non ha però alcun senso realizzare il nostro progetto altrove e non è possibile fare convivere usi così diversi nello stesso luogo. Privilegiare una visione unitaria comporta la necessità di chiare scelte di tipo politico e agire in modo coerente per realizzarle.

I prodotti e i servizi che possono renderlo sostenibile a lungo termine sono i seguenti:

- servizi di manutenzione per gli edifici storici, italiani ed europei;
- produzioni originali come utensili specifici per i maestri d'ascia, i carpentieri e gli intagliatori;
- restauri e archeologia ricostruttiva;
- restauro dei manufatti metallici rinvenuti in mare;
- realizzazione di opere per la cantieristica minore sia storica che contemporanea;
- contributo allo sviluppo di un modello di sostenibilità economica per l'artigianato storico anche in altri settori (esempio di buona pratica);
- laboratorio di riferimento per il costituendo Museo del Mare;
- spazio artigiano condiviso: laboratori di produzione per favorire la cooperazione tra artigiani e artisti attivi nel campo del contemporaneo, anche attraverso collaborazioni con la Biennale;
- attività didattica, studi e ricerche, partecipazione ad eventi, convegni e scambi con altri paesi.

Un centro di archeometallurgia di questo tipo, unico al mondo e con una visibilità eccezionale, può essere avviato con costi limitati e garantisce un

discreto numero di posti di lavoro di buona qualità e a lungo termine, specialmente se si considera che scuole e università di tutto il mondo prevedono e finanziano stage curricolari (obbligatori per ottenere i crediti formativi) in grado di garantire una quota non indifferente di fatturato per gli artigiani che vi operano.

Cantieristica minore

La cantieristica minore si occupa della costruzione di imbarcazioni di dimensioni ridotte, che possono essere alate con uno scivolo o con piccole gru. Esiste già alla Giudecca un raggruppamento di aziende di questo tipo, il CCMV[5]; le altre che non ne fanno parte o che si sono trasferite in terraferma, per la mancanza di spazi adeguati in città, sono interessate ad avere un punto di appoggio in Arsenale. La nostra proposta inoltre è strutturalmente diversa rispetto agli scopi e alle attività CCMV. Si tratta infatti di concepire l'iniziativa come un centro si servizi e sperimentazioni rivolta ad un mercato diverso rispetto a quello della diportistica individuale. In questo senso è strategica una stretta collaborazione con il Museo del Mare e con associazioni quali Assonautica Venezia.

I servizi offerti:

- manutenzione, restauro, costruzione di piccole barche in legno di tipo classico a remi e vela;
- ricerca, progettazione costruzione di nuovi modelli basati su tipi storici che ne rappresentino l'evoluzione e abbiano valore sul mercato;
- manutenzione e restauro per barche tradizionali in legno;
- collaborazione con il Museo del Mare, in particolare per la realizzazione di un Museo Galleggiante, cioè con barche in acqua e utilizzabili per tour dimostrativi e culturali;
- archeonautica: recupero di reperti, ad esempio la Galea di Boccalama;

5 Consorzio Cantieristica Minore Veneziana

- ricostruzione di imbarcazioni antiche, quali il Bucintoro;
- integrazioni con la Cittadella delle Associazioni[6]
- attività didattica, studi e ricerche, soprattutto sui materiali ed il legno in particolare;
- ricerca e sperimentazioni: la propulsione elettrica e nuovi tipi di imbarcazioni, prototipazione.

Cantieristica navale ai Bacini

I bacini di carenaggio esistenti sono adatti per la manutenzione e riparazione (refitting) di imbarcazioni di ogni genere le cui dimensioni non consentono il sollevamento con gru o carri ponte per la successiva movimentazione a terra su invasature da cantiere.

Il progetto comporta le attività seguenti:

- verifica delle possibilità di riutilizzo dei due bacini di carenaggio, il piccolo e il medio, che probabilmente saranno liberati in tempi brevi, e dell'area industriale adiacente;
- esplorare l'interesse per aziende o consorzi specializzati in refitting per imbarcazioni compatibili con le dimensioni dei bacini come esistono in tutto il mediterraneo;
- verifica delle possibilità di stipula di convenzioni con la Marina Militare e le società armatoriali che hanno necessità di questo tipo di servizi;
- garantire tra i servizi offerti le seguenti lavorazioni: officina fabbrile, carpenteria, impianti elettrici, impianti elettronici, armamento, trattamenti di superficie, design, impianti idraulici, allestimenti interni.
- creare sinergie con le aziende veneziane, anche di piccole dimensioni, che operano nel settore, producendo un indotto interessante per l'intera città.

6 Prevista all'interno del progetto "Sport e Qualità della vita"

Matteo Tamassia, foto da veniceboats.com

Nautica d'epoca

Si tratta di imbarcazioni storiche ma tuttora naviganti e mantenute in ottime condizioni dai proprietari. Questi sono spesso gruppi industriali che le utilizzano per motivi di immagine e le impegnano nel circuito delle regate. Le vele d'epoca che partecipano ai raduni e regate in mediterraneo sono 328 (archivio AIVE 2014) alle quali si devono aggiungere le barche d'epoca a motore. Si tratta di numeri più che sufficienti per aumentare l'offerta di refitting in Adriatico rendendola competitiva con quella presente nel Tirreno, collocandola in Arsenale. È perciò necessario attirare maestri e tecnici di fama indiscussa e sviluppare una scuola per le maestranze specializzate. In questo specifico segmento di mercato infatti non si compete sui costi ma sulla qualità. L'immagine della città si accorda bene con quella delle imbarcazioni e con le strategie di immagine ad esse collegate e già da sola questa caratteristica attira proprietari e società di gestione.

Attualmente Venezia è esclusa dal circuito delle manifestazioni riservate alle barche storiche proprio per la mancanza di luoghi di riferimento adatti e delle necessarie attività di supporto. Oltre che per le regate questo tipo di imbarcazioni è utilizzato in tutto il mondo per attività di charter e per programmi educativi diretti ai più giovani, ma anche ad altre fasce della popolazione.

Queste imbarcazioni possono essere sollevate con una gru o un carro ponte e sistemate su di un invaso per le successive lavorazioni che possono avvenire all'interno di tese dedicate e – in alcuni casi – anche all'aperto. Insediando questo tipo di attività si creano evidenti sinergie con gli altri tipi di cantieristica navale (nautica minore e refitting ai Bacini) attirando o favorendo la nascita di società di gestione apposite.

La proposta potrà essere condivisa con le associazioni veliche presenti in città.

Il Nuovo Trionfo all'Arsenale 2014, foto G.Darai

Polo della marineria

Si deve favorire l'insediamento di attività di produzione e servizi connessi alla marineria, come supporto alle attività produttive di maggior impegno e a quelle del Museo del Mare, e creare un ambiente accogliente, con bar, negozi, ristoranti, sale di proiezione di film a tema.

Le attività del polo saranno:

- produzione e vendita di ferramenta, cime, bozzelli e altre forniture;
- ormeggio stabile per imbarcazioni storiche di particolare interesse;
- ormeggi temporanei in occasione di eventi specifici;
- servizi di supporto per le regate e altri eventi;
- uscite in laguna e in mare in collaborazione con le associazioni veliche e remiere;
- organizzazione di Festival, mostre mercato, attività didattiche, documentazione,
- convegnistica;
- supporto al progetto Bucintoro (ricostruzione della galea dogale);
- supporto alle attività del trabaccolo Nuovo Trionfo;
- acquisto, restauro e gestione di altre imbarcazioni storiche.

Il Polo inoltre può funzionare come "nodo" veneziano per il circuito di attività esistenti o che si stanno strutturando lungo tutta la gronda lagunare: il nascente Ecomuseo della Laguna, il recupero di Forte Marghera (la fortezza ottocentesca parte del sistema difensivo lagunare), Vogalonga, Lagunalonga, Velalonga, Parco della Laguna e altre.

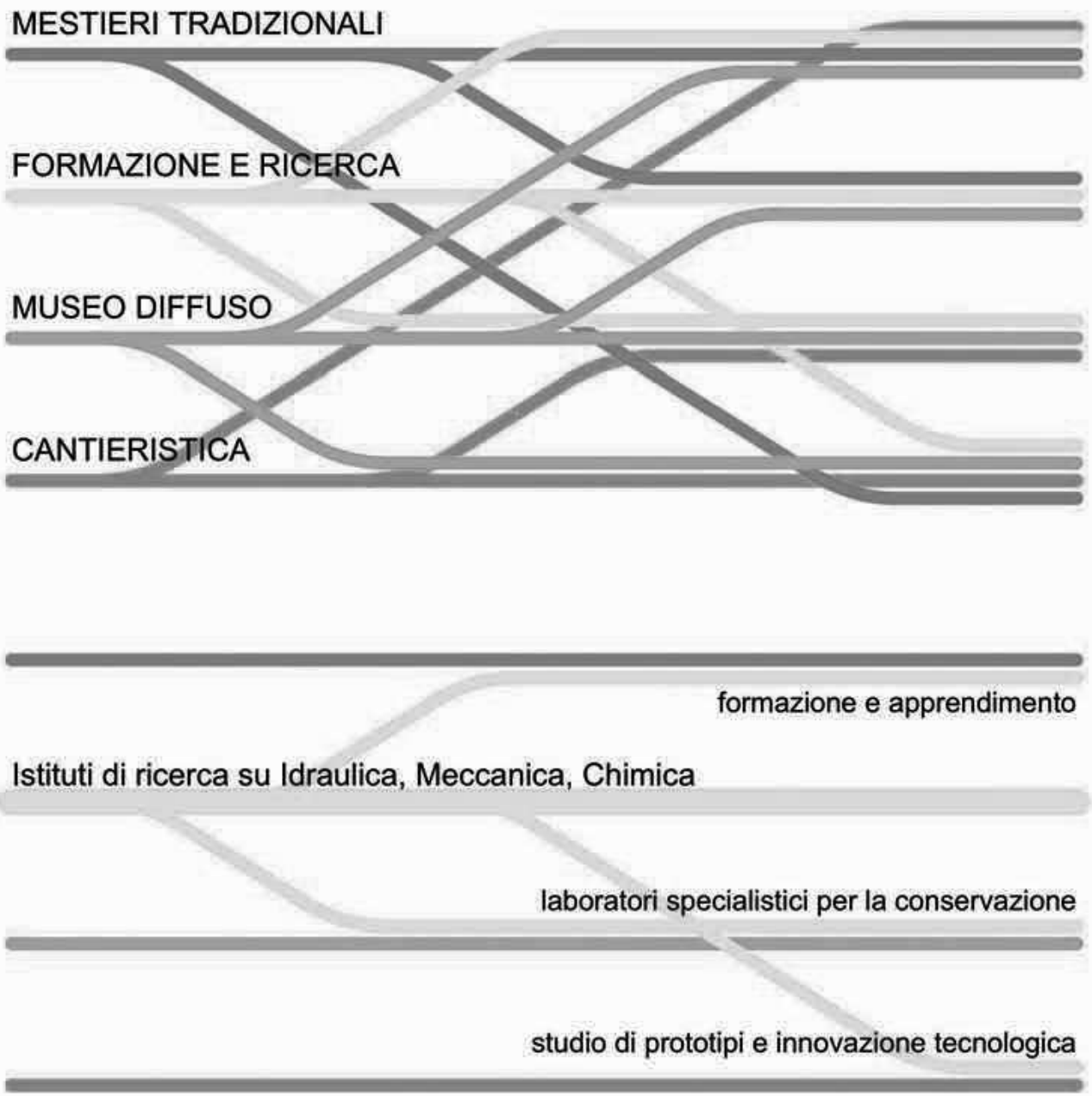
Museo del Mare

La gestione dell'attuale Museo Storico Navale è di competenza della Fondazione Musei Civici di Venezia. Un Museo del Mare tuttavia ha una sua specificità dovuta al fatto che gli oggetti che conserva, studia ed espone sono di natura diversa da quelli abitualmente tratti dai musei di altro tipo. Una statua o un quadro possono esser visti e capiti, ma nessuno

I SETTORI PREVALENTI

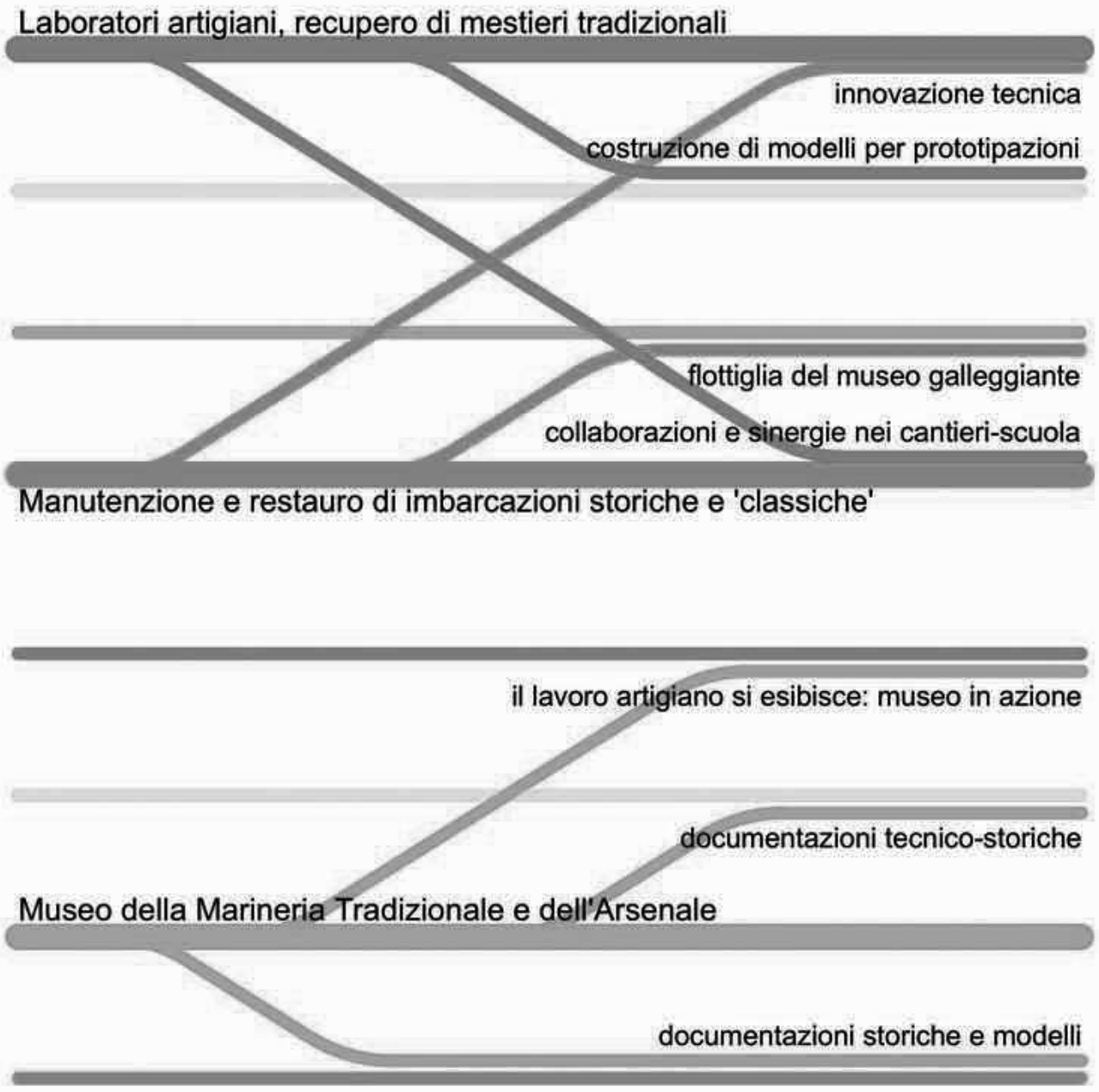
Mestieri Tradizionali:
carpentieri, maestri d'ascia, velai, cordai, remeri, fabbri ...

Cantieristica:
manutenzione e restauro di barche storiche e imbarcazioni 'classiche' a remi e a vela



Formazione e Ricerca:
Centri di formazione per apprendisti artigiani, collegati a centri specialistici universitari di ricerca e innovazione

Museo diffuso:
Museo del Mare con iniziative sia a terra e che in acqua, collocate in luoghi diversi in Arsenale che diventa la sede principale delle attività museali



si attende che il pubblico li riproduca o li utilizzi in altri modi. Una imbarcazione invece, per sua natura è fatta per l'acqua e può essere pienamente capita facendone esperienza, cioè utilizzandola. Per questo motivo proponiamo la nascita di un museo galleggiante, con le imbarcazioni in acqua e utilizzabili, che operi in stretta collaborazione con il museo a terra, integrandone le funzioni, e che sia gestito dalle associazioni cittadine. Un modello di gestione così articolato del resto ha ampiamente dimostrato la sua efficacia nei principali musei navali di tutto il mondo.
L'offerta museale all'Arsenale non può prescindere dalla proposta di un *museo diffuso* all'interno del Compendio, articolato per "stanze" tematiche collocate dove le singole sezioni della collezione acquistano senso con i luoghi arsenalizi. In ciascuna stanza, alla collezione museale si aggiungono attività artigianali, di ricerca, e servizi per il tempo libero. Questi manufatti e le attività in essi ospitate diventano la testa di ponte della città all'interno dell'Arsenale, del quale costituiscono la condizione di un uso promiscuo, aperto ai cittadini e costante nel tempo. Nel tempo si dovrà immaginare una relazione con gli spazi occupati dalla Biennale, pensando a possibili integrazioni.
Le barche in acqua dovranno essere utilizzabili per dimostrazioni ed esplorazione dell'ambiente lagunare, attraverso collaborazioni con le scuole e attività educative di diverso genere. Anche in questo caso sono evidenti le sinergie attivabili con gli spazi per la cantieristica minore e la nautica d'epoca. Un luogo di questo tipo può diventare infine un punto di attrazione importante per le attività di convegnistica specializzata avviando collaborazioni con i Musei del Mare di tutto il mondo per stimolare la ricerca e la condivisione delle buone pratiche di valorizzazione delle culture marinare.

Produzioni d'arte

Con il mare ci sono poche relazioni, ma in Arsenale c'è la Biennale e tutta la città ospita spesso artisti importanti provenienti da tutto il mondo. C'è

differenza però tra fruire delle produzioni di altri e favorire lo sviluppo delle capacità creative locali. Queste ultime sono cruciali per rendere attrattiva tutta la città, e creare un ambiente nel quali si inneschino in modo naturale continui scambi tra produttori, ricercatori e artisti. L'Accademia delle Belle Arti, l'Istituto Statale d'Arte, e il Liceo Artistico coltivano centinaia di giovani talenti che a loro volta generano una domanda di spazi adatti per la realizzazione dei loro primi progetti autonomi. A questa domanda oggi la città non sa rispondere e in questo modo perde la maggior parte delle sue energie più fresche. La capacità degli artisti di elaborare in modo estremamente libero visioni del mondo inedite è un potente antidoto alla sclerotizzazione della società nel suo insieme, oltre che un fattore diretto di innovazione. Per questo in Arsenale è opportuno organizzare spazi e attività condivisi che stimolino le produzioni locali. Ad esempio:

- sala prove e registrazione per musicisti;
- teatro e danza;
- produzioni video;
- mostre ed eventi durante tutto l'anno;
- laboratorio per artigiani che realizzino le opere di artisti contemporanei da tutto il mondo con i materiali più diversi;
- collaborazioni sistematiche tra Biennale e artisti locali.

Sport e qualità della vita

Le attività sportive sono un fattore essenziale per qualità della vita in città e devono essere potenziate. Spazi per il calcio e per le società veliche e remiere già esistono e possono essere valorizzati con minimi investimenti. Anche le attività economiche legate alla nautica risentono in modo molto positivo delle attività sportive: non dimentichiamo che la rinascita delle barche tradizionali, con il patrimonio di competenze professionali che vi è connesso, è stata stimolata dalla nascita della Vogalonga e poi dal moltiplicarsi delle regate per remi e vela che hanno fortemente stimolato la

domanda nonostante il calo della popolazione residente. A fianco delle attività sportive si può pensare di organizzare uno spazio per l'autocostruzione e la manutenzione delle piccole barche. Esiste una forte domanda per questo e le società amatoriali non dispongono di spazi adatti per soddisfarla. Questa possibilità contribuisce ad avvicinare alla nautica quelle persone che non possono sostenere i costi di un cantiere professionale, favoriscono l'invecchiamento attivo e sono una preziosa occasione di socialità intergenerazionale.

- Cittadella delle Associazioni:
  - consorzio tra le associazioni veliche e remiere di tutta la gronda lagunare per attività comuni;
  - spazio autogestito per la manutenzione delle barche sociali e autocostruzione;
- attività remiere e veliche;
- calcio e altri sport;
- spazi a terra e in acqua per le barche sociali;
- attività ludiche ed educative per i bambini;
- servizi di doposcuola e animazione per favorire la conciliazione famiglia-lavoro;
- bar, ristoranti, mercati rionali, orti urbani, aree gioco, luoghi per lo spettacolo all'aperto.

In questi ambiti trovano spazio anche attività e servizi pensati per i bambini. La presenza di artisti e artigiani, le attività sportive e lo spazio stesso dell'Arsenale formano un contesto ideale per svariate attività educative e ludiche che possono contribuire in modo significativo a soddisfare le esigenze di conciliazione tra impegni di lavoro e cure familiari, rendendo attrattivo l'intero sestiere per le famiglie di vecchi e di nuovi residenti. Nessuna grande città è in grado di offrire un ambiente così ricco, variegato, sicuro e stimolante per i più piccoli. In questo Venezia è il futuro.

Scuola di voga all'Arsenale 2014, foto G.Darai

Accessibilità

Il Forum Futuro Arsenale, come aggregazione di associazioni, si è formato inizialmente attorno al desiderio di rendere di nuovo accessibile l'Arsenale alla città. Il Compendio infatti è un luogo divenuto quasi inaccessibile ai veneziani da lungo tempo, con ciò provocando la scomparsa dalle "mappe mentali" dei cittadini dell'intero complesso. Abbiamo verificato più volte come anche le persone che abitano a pochi passi una volta dentro vi si perdono, non sanno dare il nome ai luoghi, perdono l'orientamento e spesso non riescono a trovare l'uscita. Un'intera parte della città è divenuta terra incognita, simile agli spazi lasciati in bianco nelle carte geografiche del passato. Questo, se non altro, ha impedito che anche questa parte della città venisse travolta dal turismo di massa e molti luoghi importanti sono stati restaurati e mantenuti dalla Marina Militare, dalla Biennale e dagli altri soggetti che ora vi sono insediati. Ma le cose cambiano e l'esigenza di riappropriarsene e di utilizzarlo per attività legate al bene comune e alla qualità della vita è gradualmente cresciuta fino a diventare ineludibile.

Per favorire l'accessibilità, le azioni da intraprendere sono:

- realizzazione dei percorsi di accesso all'intero complesso;
- Istituzione del Museo del Mare/Museo diffuso per realizzare quel sistema di spazi dimostrativi e didattici – le "stanze" – distribuiti lungo in tutto l'Arsenale;
- regolamentazione degli accessi: liberi per i residenti e controllati per i visitatori in modo da gestire con moderazione i flussi turistici;
- autogestione degli spazi verdi: il giardino delle Vergini e i giardini della Biennale, nei periodi di chiusura delle attività;
- creazione di posti di lavoro, anche di carattere sociale, legati alla gestione dell'accessibilità;
- animazione di quartiere in collaborazione con le associazioni locali e di volontariato.

Arsenale Aperto Alla Città 2014, foto M.Scibilia

Localizzazioni e fasi

Questa è la nostra ipotesi sui luoghi potenzialmente adatti per la realizzazione dei progetti. Prevediamo 5 fasi successive di realizzazione, eventualmente articolabili in ulteriori sottofasi, che prevedano comunque l'attivazione contemporanea delle diverse tipologie di attività.

1ª Fase

Luoghi e attività insediate:

A) Galeazze ovest: primo comparto del lavoro artigiano.
B) Tese alle Nappe: formazione e apprendimento per gli artigiani, laboratori di ricerca e innovazione, a servizio dei mestieri artigiani e del museo.
C) Tese S. Cristoforo: museo dell'Arsenale e delle imbarcazioni di Venezia, primo nucleo del Museo Diffuso.
D) bacino di carenaggio piccolo: refitting barche classiche.
E) Ex sommergibilisti: social housing, foresteria, abitazioni temporanee.
F) ripristino o nuova accessibilità: Ingresso alla Celestia, Ponte delle biciclette e Giardino delle Vergini.

2ª Fase

Luoghi e attività insediate:

A) Squeri dell'Arsenale Nuovo e Magazzini del Ferro al Sine Die: 'Stanze' del Museo-Diffuso e accoglienza/socialità, refitting barche.
B) Isolotto alla Celestia coi Capannoni dei profughi giuliani: Secondo comparto lavoro artigiano.
C) Tesa 96-97-98, 99, 100: tese per lavoro refitting barche classiche.
D) le tese 107, 108: istituti di ricerca e innovazione a servizio dei mestieri artigiani e del museo.
E) le tese 111, 112, 113: spazi e atelier condivisi per artisti e artigiani, produzione artistica ed esposizione.

F) nuova accessibilità a terra attraverso l'Officina delle navi e Magazzini della Canapa; collegamenti da ripristinare sull'acqua tra Torre di Porta Nuova e Tese del carbone.

3ª Fase

Luoghi e attività insediate:

A) Galeazze est: terzo comparto del lavoro artigiano.
B) Gru Armstrong: 'Stanze' del Museo-Diffuso.
C) Officina meccanica e Officina congegnatori al Sine Die: Completamento comparto lavoro artigiano, forge e corderie.
D) bacino di carenaggio medio: refitting barche classiche (yacth).

4ª Fase

Luoghi e attività insediate:

A) Attivazione del bacino di carenaggio grande: refitting grandi imbarcazioni.
B) Integrazione con i luoghi storici della Marina Militare (biblioteca e i centri studio): fondazione di un grande istituto di studi storici sulla marineria, coordinata con alte istituzioni cittadine.
C) Condivisione delle Tese acquee sia sulla Darsena Vecchia che gli Squeri dell'Arsenale Nuovo, per ospitare imbarcazioni storiche.
D) Collegamenti da ripristinare sull'acqua: tra Campazzo e Torre della campanella.

5ª Fase

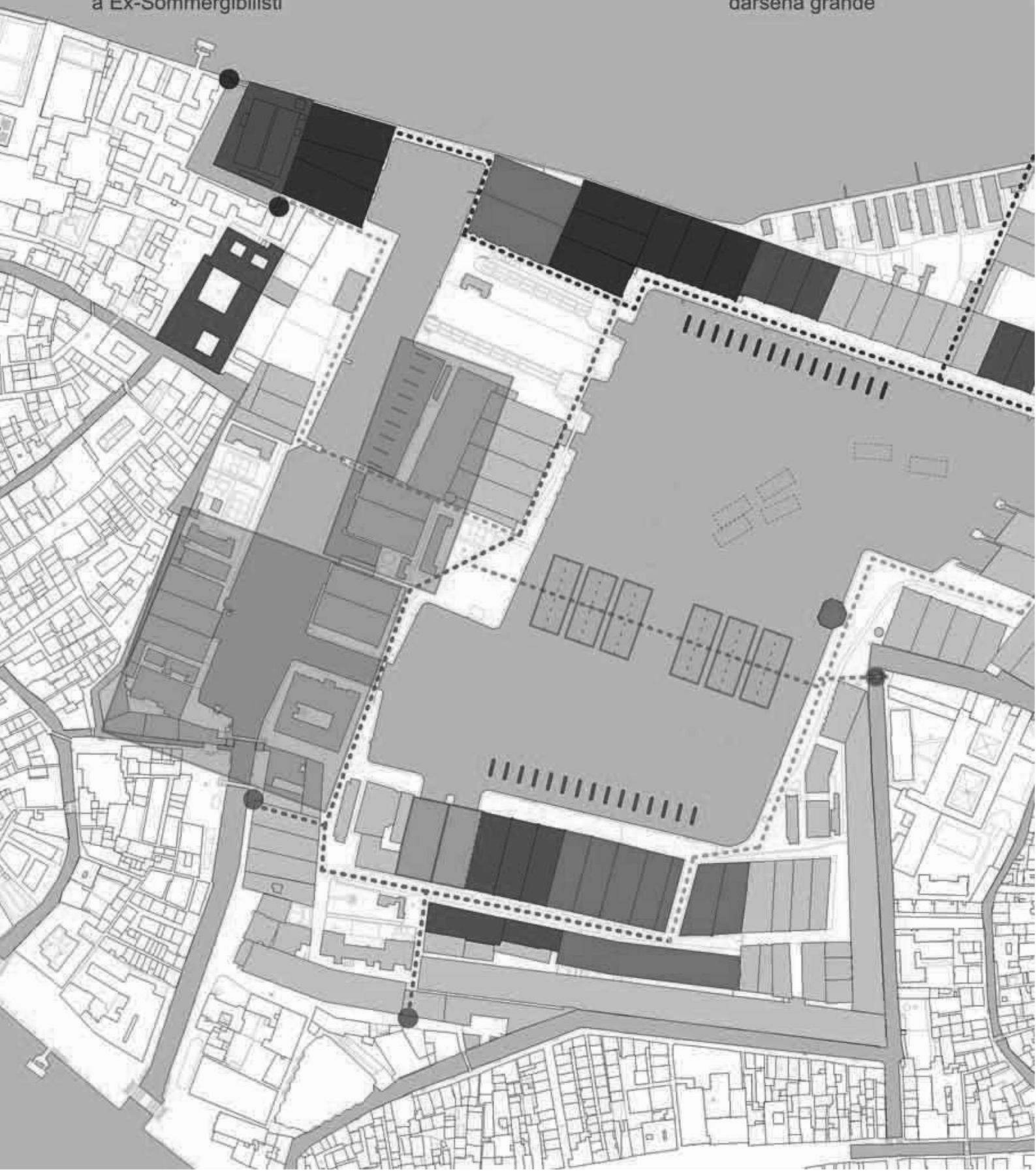
Luoghi e attività insediate:

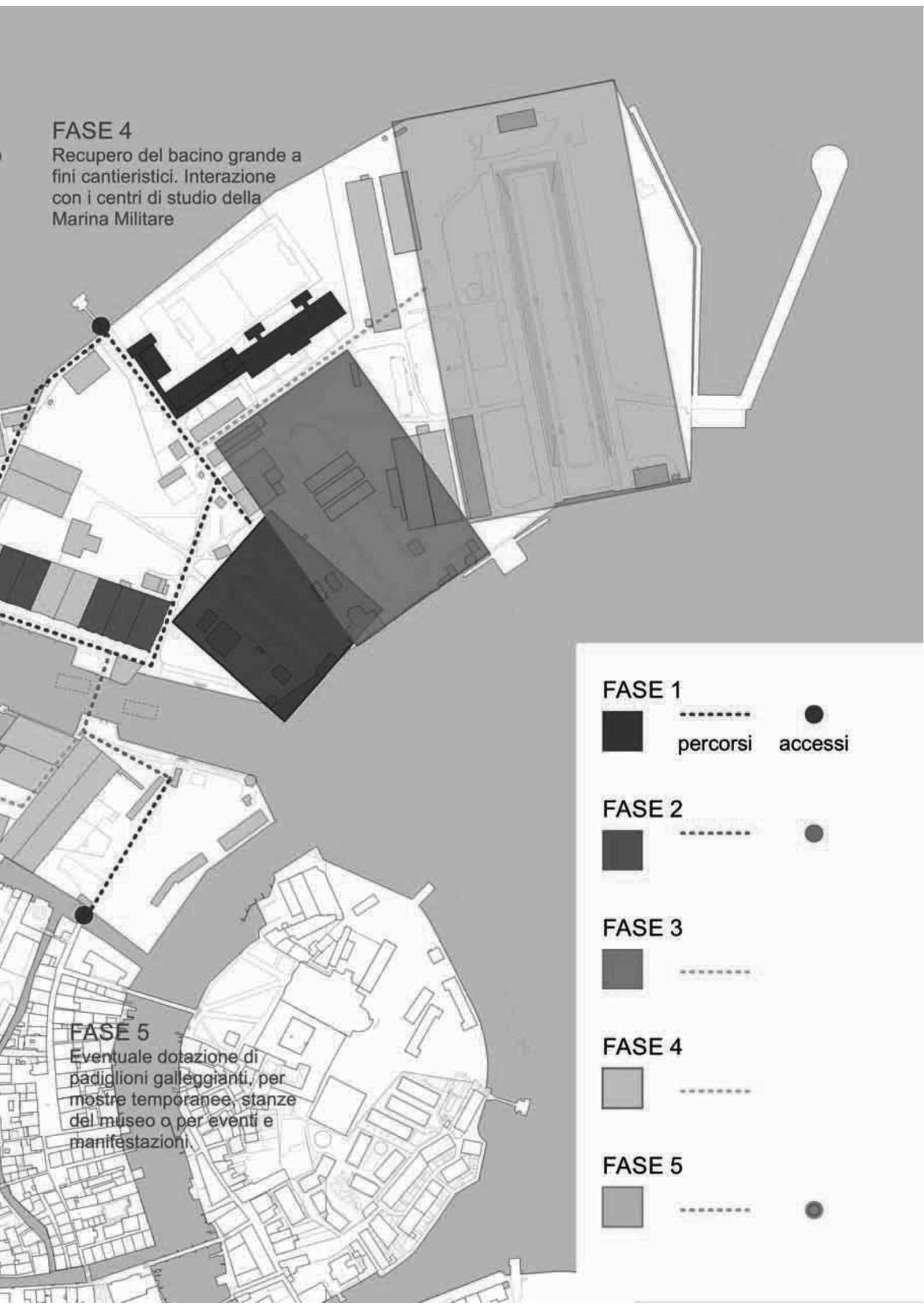
A) nella Darsena Grande, sui luoghi del demolito Isolotto, padiglioni galleggianti e spostabili, collegati da ponti: 'stanze galleggianti' per il museo diffuso, oppure luoghi della socialità per eventi e manifestazioni (la "corte del gusto", il Carnevale ed altri eventi). Riapertura dell'accesso del ponte sulla Banchina Artiglierie.

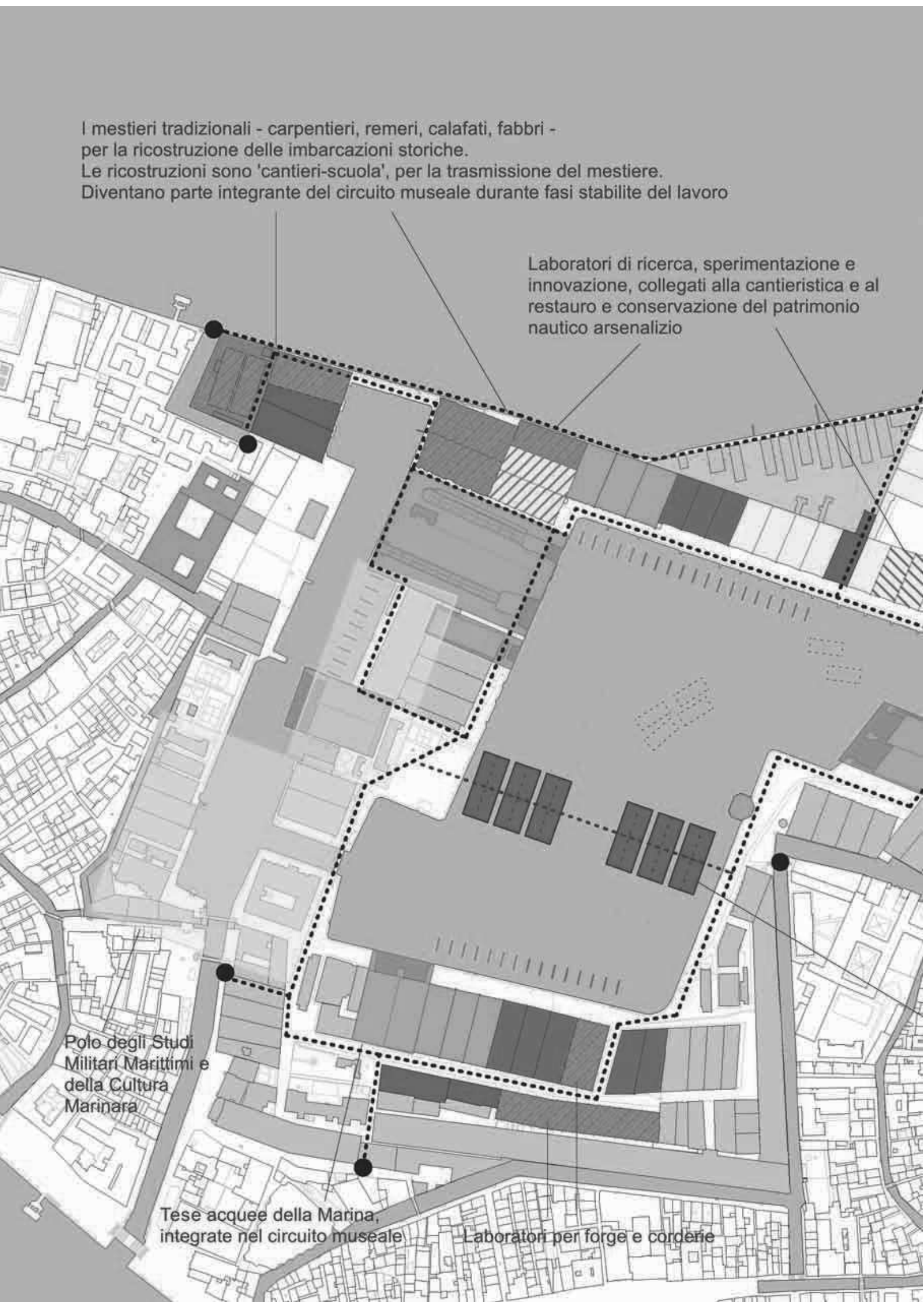
FASE 1
Primi nuclei produttivi, dei mestieri artigiani e della cantieristica. Attivazione del bacino piccolo. Primo nucleo del museo diffuso. Residenze a Ex-Sommergibilisti

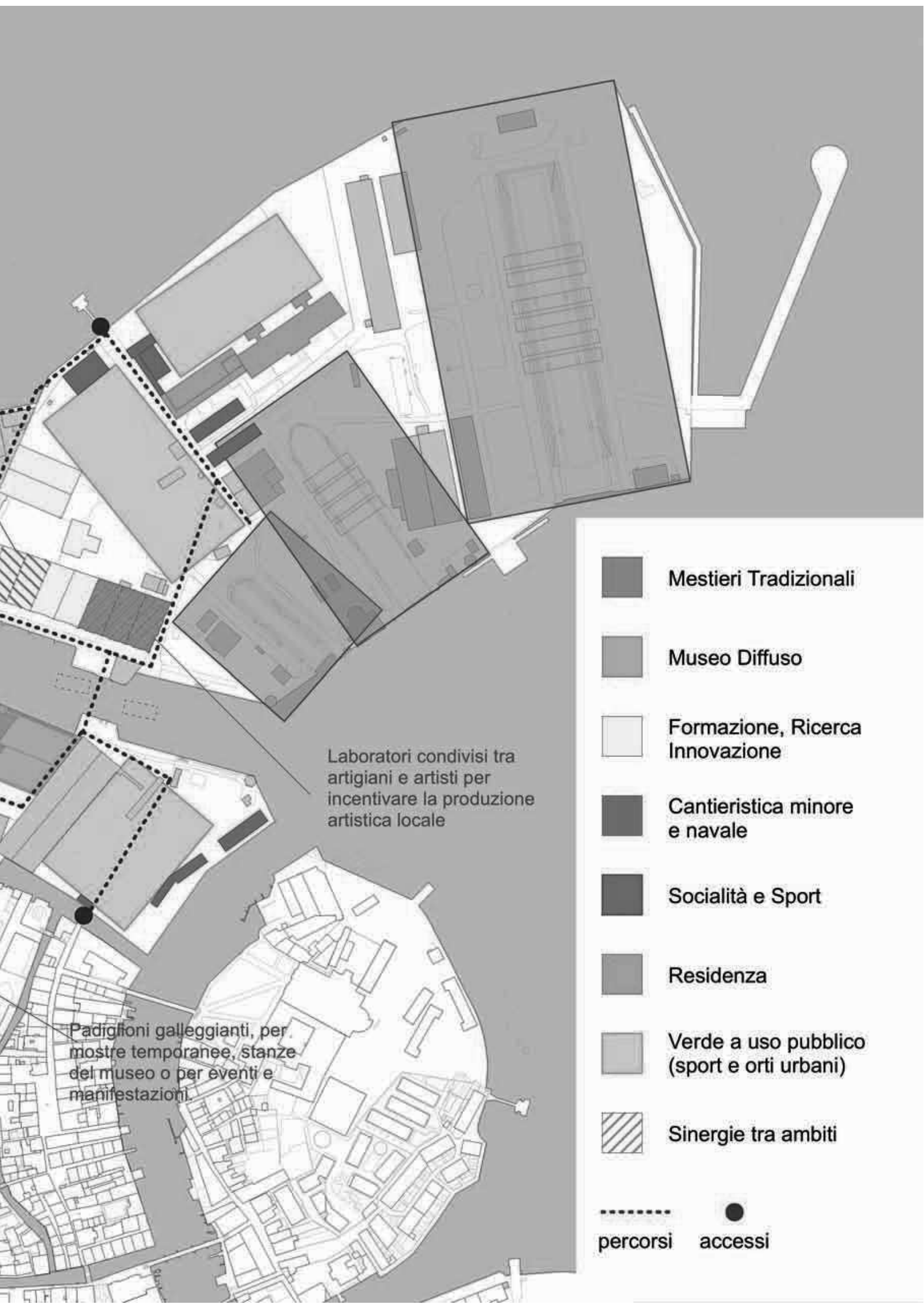
FASE 2
In Arsenale nord laboratori per ricerca/sperimentazione e per lavoro tradizionale. Nuclei museali al Sine Die. Residenze alla Celestia

FASE 3
Completamento del recupero Sine Die, Gru Armstrong e bacino di carenaggio medio. Completamento dell'accessibilità lungo la darsena grande




FASE 4
Recupero del bacino grande a fini cantieristici. Interazione con i centri di studio della Marina Militare
FASE 5
Eventuale dotazione di padiglioni galleggianti, per mostre temporanee, stanze del museo o per eventi e manifestazioni.
FASE 1
percorsi
accessi
FASE 2
FASE 3
FASE 4
FASE 5


I mestieri tradizionali - carpentieri, remeri, calafati, fabbri -
per la ricostruzione delle imbarcazioni storiche.
Le ricostruzioni sono 'cantieri-scuola', per la trasmissione del mestiere.
Diventano parte integrante del circuito museale durante fasi stabilite del lavoro
Laboratori di ricerca, sperimentazione e innovazione, collegati alla cantieristica e al restauro e conservazione del patrimonio nautico arsenalizio
Polo degli Studi Militari Marittimi e della Cultura Marinara
Tese acquee della Marina, integrate nel circuito museale
Laboratori per forge e corderie


Laboratori condivisi tra artigiani e artisti per incentivare la produzione artistica locale
Padiglioni galleggianti, per mostre temporanee, stanze del museo o per eventi e manifestazioni.
Mestieri Tradizionali
Museo Diffuso
Formazione, Ricerca Innovazione
Cantieristica minore e navale
Socialità e Sport
Residenza
Verde a uso pubblico (sport e orti urbani)
Sinergie tra ambiti
percorsi
accessi

Sostenibilità economica

Ogni progetto impegnativo deve avere un profilo di sostenibilità nel tempo. La prospettiva temporale della nostra proposta è di lungo periodo con moltissime variabili in gioco; e molto dipende dalla tenuta dell'alleanza tra la cittadinanza e le amministrazioni che si succederanno nel tempo. Il futuro prossimo, una volta coinvolta la cittadinanza per il miglioramento di queste idee, è la verifica della fattibilità economica e finanziaria, perché i progetti proposti sono di natura diversa e quindi anche la tipologia degli investimenti necessari e i profili di sostenibilità sono diversi. E anche i criteri da adottare per la valutazione della fattibilità dei progetti devono essere coerenti.

In primo luogo devono essere quantificati economicamente anche i valori che abitualmente non vengono considerati nei bilanci di tipo aziendale, come ad esempio il lavoro volontario dei cittadini e le ricadute in termini di benessere sociale. In generale si tratta di superare il modello culturale basato sul PIL, che è inadeguato per questo tipo di progetti[7]. In particolare vanno distinti gli investimenti dedicati alle infrastrutture (ovvero alla ristrutturazione/restauro urbano, edilizio e impiantistico) da quelli attribuiti all'avvio e al supporto delle attività produttive, culturali e sociali perché seguono logiche radicalmente diverse e producono "valori" di diverso genere. Anche la provenienza dei finanziamenti è diversificata. Non si tratta solamente di distinguere tra finanziamenti pubblici e privati, anche le fonti pubbliche possono essere molto diverse e bisogna che la struttura di governo sviluppi le competenza necessarie per accedervi. Per esempio, i fondi per progetti di tipo educativo e per la formazione professionale seguono canali e logiche del tutto diversi rispetto a quelli indirizzabili al recupero architettonico.

Vanno poi distinti gli investimenti necessari per la fase di avvio delle varie attività previste, dai costi e ricavi prevedibili a regime. I primi infatti sono

7 Su questo si veda più avanti il paragrafo *Monitoraggio e valutazione* sugli indicatori alternativi al PIL.

costi una-tantum, che hanno lo scopo di sopperire alla scarsa capitalizzazione delle aziende più piccole e di fornire loro quei servizi di supporto che da sole non sono in grado attivare. La mancanza di questo tipo di investimenti è stata una della cause principali del fallimento dei due incubatori veneziani alla Giudecca e non è il caso di ripetere l'esperienza anche perché sono investimenti limitati e ottenibili dagli appositi programmi regionali. Ad esempio questo tipo di costi per il progetto di metallurgia storica non supererebbe i 3/400.000 euro per i primi due anni: una cifra abbordabile soprattutto se si pensa alla possibilità di ridurre gli sprechi giganteschi fatti dall' amministrazione nel recente passato.
Sono inoltre necessari gli investimenti per le reti di servizi a supporto delle attività previste (polo della nautica, avvio e mantenimento di reti europee di relazioni istituzionali, marketing istituzionale, progettazione e coordinamento dei programmi di educazione e formazione).
Anche in questo caso si devono distinguere i costi di avvio da quelli di gestione a regime.

Gli investimenti per infrastrutture, restauri e adeguamento degli edifici, dei sottoservizi, sicurezza, energia, connettività, sono il costo più elevato. In alcuni casi sarà possibile trovare investitori privati che condividano la logica generale del progetto e che siano disposti ad investire in vista di un adeguato ritorno economico. Ad esempio il restauro di barche storiche è un'attività economica che può svilupparsi con successo se si creano le condizioni di attrattività adeguate (spazi in acqua e a terra, manifestazioni e regate, formazione di competenze specialistiche di alto livello, etc.).

Gestione

La gestione dell'intero complesso deve avere una regia pubblica che preveda però una partecipazione strutturale, cioè *istituzionale e continuativa*, delle organizzazioni di partecipazione civica. Va superata la

pratica diffusa della falsa delega, cioè dell'affidare agli specialisti tecnici la scelta degli obiettivi strategici oltre che dei mezzi per realizzarli. La scelta di fare dell'Arsenale un *polo delle civiltà del mare*, di orientarlo al *bene comune* e di farlo in *modo partecipato* è di natura squisitamente politica, non un'opzione tecnica.

Le funzioni di governo di un progetto, quale che sia, comportano almeno quattro fasi: l'ideazione-progettazione, la gestione, l'esecuzione operativa, la valutazione. La prima e l'ultima sono fasi strategiche o politiche; le altre due sono di natura operativa. È essenziale che la cittadinanza attiva abbia un ruolo preciso anche nelle fasi strategiche. In mancanza di questo non si può parlare di partecipazione, ma solo di esecuzione e spesso in forma di lavoro gratuito. Si tratta di passare dalla retorica della partecipazione alla sua realizzazione come pratica effettiva.

Deve poi essere chiara la natura dei problemi da affrontare. Come abbiamo già detto l'idea complessiva e i progetti che abbiamo illustrato sono di animazione socio-economica e richiedono un impegno a lungo termine. Per questo si richiede un insieme di competenze diversificate e integrate tra loro da un governo unitario. Non può essere il solo Assessorato al Patrimonio o quello all'Urbanistica che decide per tutti, riferendosi alle sue specifiche competenze, perché si tratta di problemi che coinvolgono anche:

- il lavoro, le attività produttive, l'artigianato;
- la scuola, l'educazione e le formazione professionale;
- la cultura;
- lo sport;
- i servizi sociali e la qualità della vita.

È necessario quindi che l'intero complesso sia governato da *una struttura ad hoc, politicamente legittimata, in grado di integrare le competenze di diversi assessorati*. Qualcosa di simile agli antichi "provveditori", con gli opportuni aggiornamenti.

Partecipazione

Negli ultimi anni a Venezia sono nate numerose strutture civiche di partecipazione. Natura e organizzazione di questi gruppi di cittadini è molto varia, ma tutti sono accomunati dal fatto di volere prendersi cura in modo attivo di una parte significativa della città e di essere strutture di partecipazione, non di rappresentanza politica. Queste strutture di partecipazione sono forme sociali nuove, non hanno affatto raggiunto una forma organizzativa e legale ben definita e spesso stentano ad essere legittimate da parte delle istituzioni. La Convenzione di Faro ne coglie l'essenza con la definizione di "comunità patrimoniale" cioè "insieme di persone che attribuisce valore ad aspetti specifici dell'eredità culturale, e che desidera, nel quadro di un'azione pubblica, sostenerli e trasmetterli alle generazioni future" (articolo 2b della Convenzione di Faro[8]).

Queste comunità devono affrontare difficoltà di ogni tipo; basti pensare che il concetto di bene comune non è ancora presente nel nostro codice civile e che le varie tipologie di associazioni senza scopo di lucro abitualmente utilizzate non prevedono neppure che possano offrire servizi di utilità generale, ma solo quelli rivolti ai soci.

Vanno elaborati e sperimentati statuti e modelli organizzativi di tipo nuovo e questo richiede molto tempo, molte energie e molta pazienza da parte di tutti. Anche le istituzioni non sanno bene come comportarsi con questi soggetti nuovi, spesso li confondono con le strutture di volontariato sociale o culturale, ma sono una cosa diversa, tutta da esplorare.

Va notato anche che queste strutture civiche spesso nascono come forma di protesta, per opporsi a decisioni di governo che sentono come minacciose e lesive dei propri valori.

Le occasioni di questo tipo purtroppo a Venezia sono state molto numerose negli ultimi anni, ma è stata proprio questa situazione che ha stimolato un bisogno crescente di partecipazione civica "risvegliando", qui più che altrove, una parte consistente della cittadinanza. Il passaggio dalla

8 http://farovenezia.org/convenzione-di-faro/documento-ufficiali/

protesta alla capacità di proposta è in corso, ma anche questo, come tutti i processi sociali complessi, è lento e faticoso. Oggi le amministrazioni cittadine sono abituate a consultare le organizzazioni di categoria, ma non la cittadinanza. Le categorie però, per la loro natura di sindacato di imprenditori, fanno gli interessi degli associati e non quelli della cittadinanza nel suo insieme. Le due cose raramente coincidono. Ma allora un'amministrazione pubblica *chi esattamente* dovrebbe consultare? A oggi le organizzazioni di cittadinanza attiva sono numerose, ma frammentate, poco collegate tra loro, e non dispongono di una struttura di coordinamento riconoscibile che possa essere legittimata. Il Forum sta cercando di superare questa difficoltà e ha ottenuto buoni risultati, ma la strada è ancora lunga e per questo è necessario un paziente lavoro comune con l'amministrazione in carica.

Venezia, grazie alla varietà e vivacità delle comunità patrimoniali esistenti, ha i giusti presupposti per diventare un *laboratorio di rilevanza nazionale e internazionale* sulle pratiche di partecipazione civica. Anche questa è una ricaduta, e non l'ultima in ordine di importanza, di un progetto di ampio respiro per l'Arsenale. Le passate amministrazioni non hanno mai dato spazi reali a questa idea, alimentando così un clima di contrasto crescente con la cittadinanza. Auspichiamo che in futuro si cambi rotta e si sappia cogliere l'occasione che si presenta di stabilire una nuova alleanza tra amministrazione e cittadinanza che sappia superare i limiti, ormai evidentissimi, della democrazia rappresentativa basata sulla sola azione dei politici.

Gradualità e flessibilità

La logica dei piani quinquennali ha fatto il suo tempo e ha dimostrato in modo certo di non funzionare. La maggior parte dei mega-progetti pianificati in grande nei minimi dettagli semplicemente non funziona: provocano costi spropositati e incontrollabili, complicazioni legali di ogni genere, corruzione diffusa, scontri frontali con la cittadinanza al limite della

rivolta. Gli esempi di questo fallimento sono innumerevoli in città, e continuare in questo modo significa essere incapaci di apprendere dall'esperienza e di ricercare strade nuove. L'alternativa consiste nel realizzare i vari progetti per gradi, in modo pragmatico, iniziando da quelli più semplici, ma senza mai perdere di vista il quadro generale. Procedere non secondo un unico progetto, ma attraverso un *processo* governato da una visione unitaria.

Strumenti e basi legali

Servono almeno due cose: un strumento giuridico che dia fondamento all'idea di governo partecipato e una chiara assegnazione dello status di bene comune ai luoghi da gestire. Bene comune e partecipazione sono due elementi che identificano con chiarezza i "paletti" giuridici e organizzativi nei quali deve collocarsi la struttura di governo dell'Arsenale. Il Capo VI dello Statuto del Comune di Venezia regolamenta gli istituti di partecipazione e questo è un primo riferimento. Vi si afferma chiaramente che il Comune di Venezia riconosce e valorizza le libere forme di associazione tra cittadini e promuove organismi di partecipazione popolare all'Amministrazione locale[9]. Sono state attivate procedure per la trasparenza e sono state istituite varie consulte. Tuttavia non basta: referendum e petizioni sono strumenti adatti per affrontare situazioni eccezionali e non per favorire una partecipazione continuativa, la partecipazione è spesso sbilanciata a favore delle categorie economiche, le consulte si occupano di tematiche anche rilevanti ma molto traversali, la macchinosità delle procedure è un ostacolo notevole.

Il caso del Comune di Chieri

Un notevole passo avanti può essere realizzato prendendo ad esempio alcune esperienze già in corso di realizzazione in altre città. La ricerca di buone pratiche e la loro attenta considerazione deve essere parte

9 art. 2 comma 1

integrante e stabile di qualunque progetto per l'Arsenale, attraverso l'organizzazione di sistematiche occasioni di incontro, confronto, studio e scambi di esperienze, anche a livello internazionale. A titolo di esempio citiamo il Comune di Chieri che ha adottato un Regolamento comunale per la partecipazione nel governo e nella cura dei beni comuni[10]. Questo è interessante perché individua in modo esplicito i beni che devono essere definiti come "comuni" e riconosce formalmente il ruolo istituzionale delle comunità patrimoniali e delle "soggettività autonome", i "patti di condivisione". Sono concetti e pratiche innovative, che non fanno ancora parte del senso comune e hanno bisogno di tempo per essere capite a fondo e collaudate nella pratica, ma si prestano particolarmente bene per il caso dell'Arsenale e devono divenire un riferimento essenziale per la sua gestione.

La Fondazione di partecipazione[11]

Uno organismo di gestione adatto può essere la fondazione di partecipazione (FdP). Anche in questo caso si tratta di una forma organizzativa nuova, non ancora ben conosciuta e collaudata. Ma questo tipo di organismo è interessante perché supera alcuni limiti delle fondazioni tradizionali e prevede un ruolo istituzionale per la cittadinanza attiva. La FdP combina alcune caratteristiche delle fondazioni tradizionali con quelle delle associazioni. In particolare deve avere uno scopo non lucrativo e non modificabile; permette la partecipazione di strutture pubbliche e private anche con pesi decisionali diversificati ed essendo espressione delle organizzazioni di libertà sociali, si presta a funzionare come corpo intermedio, tra stato e mercato, in coerenza con il principio di sussidiarietà orizzontale, sancito dall'art.118 della Costituzione.

10 Si veda: http://www.comune.chieri.to.it/beni-comuni/regolamento-beni

11 Si veda: http://www.leggioggi.it/2014/09/11/fondazione-partecipazione-quale-organismo-carattere-pubblicistico/

Monitoraggio e valutazione

I criteri e gli strumenti di valutazione dei risultati devono essere coerenti con gli scopi del progetto complessivo. In particolare è necessario evitare di utilizzare indicatori di natura puramente economica perché questi si basano sull'idea che il guadagno sia l'unico criterio da prendere in considerazione. Questi indicatori sono ovvi in ambiti aziendali ma accettarli passivamente significa subire passivamente il modello culturale che li ha prodotti. Da diversi anni ormai è attivo in tutto il mondo un ampio dibattito sui sistemi di indicatori alternativi al PIL che ha prodotto numerosi modelli alternativi. In Italia ad esempio è molto noto il BES (Benessere Equo Sostenibile)[12], un modello che utilizza 12 dimensioni e 134 indicatori. Si tratta di una iniziativa congiunta del Cnel e dell'Istat, sulla base dell'idea che la valutazione della qualità della vita in una società debba tenere conto anche delle fondamentali dimensioni sociali e ambientali del benessere, corredate da misure di sostenibilità.

Si tratta di decidere in modo trasparente e condiviso quali debbano essere i criteri significativi per valutare il successo del progetto. Un modello di questo tipo va elaborato con cura e richiede competenze professionali specifiche. Devono essere considerati almeno quattro obiettivi fondamentali da raggiungere e cioè:

1. il lavoro,
2. la cultura, la formazione e lo sviluppo delle arti,
3. l'innovazione e la ricerca,
4. la qualità della vita.

Ciascuno dei progetti proposti deve poi essere ponderato, perché non tutti possono avere le stesse ricadute nelle quattro aree di valutazione. Stabilendo un peso, da zero a quattro per ciascun progetto ne risulta una tabella di sintesi che è in grado di visualizzare il contributo di ciascun

12 Si veda: http://www.misuredelbenessere.it/

progetto specifico (in riga) al raggiungimento degli obiettivi generali attesi (in colonna):

Progetto	Lavoro	Cultura, Formazione, Arti	Innovazione e Ricerca	Qualità della vita
Mestieri tradizionali	●●●●	●●●	●	●●
Cantieristica minore	●●●●	●●	●●	●
Cantieristica ai bacini	●●●●		●●	
Nautica d'epoca	●●●	●●	●●	●●
Polo della marineria	●●	●●●●	●●●	●●
Museo del Mare	●●	●●●●	●●	●●●
Produzioni d'arte	●●	●●●●	●●	●●●
Sport e qualità della vita	●	●●	●	●●●●
Accessibilità	●●	●		●●●●

Su queste basi si possono poi sviluppare indicatori specifici di risultato, da utilizzare per rendere conto alla città dell'operato dell'organo di governo. In ogni caso è essenziale l'indipendenza e l'assenza di conflitti di interesse nei valutatori perché, ovviamente, un responsabile di progetto che si autovaluta produce sempre risultati strabilianti.

Sostenibilità ecologica

Irrinunciabile obiettivo di ogni intervento di recupero è la riduzione dei consumi energetici e l'attenzione alla produzione locale.

La rivitalizzazione dell'area, anche dal punto di vista della resa energetica, deve prevedere la possibilità di trasformare alcune componenti edilizie, introducendo la flessibilità d'uso come parametro per la progettazione e

intervenendo sugli aspetti edilizio-urbani che influenzano l'efficienza energetica[13].

Le funzioni insediate dovranno fornire soluzioni ecologiche ai processi di utilizzo dell'energia (con poche eccezioni quali le forge). I motori delle imbarcazioni troveranno in Arsenale tecnologie adatte a mettere a punto propulsioni non inquinanti.

L'antico luogo produttivo può diventare una nuova fabbrica virtuosa proiettata verso il futuro ospitando anche un centro per il riciclo (dalla raccolta alla trasformazione) dei materiali edili, e non solo.

Utilizzo bioclimatico degli spazi aperti

Gli spazi all'aperto sono fondamentali nel progetto, perché concorrono alla definizione di relazioni ambientali spaziali e micro-climatiche. Possiamo prevedere almeno due tipi di aree scoperte:

- aree a verde per l'attività all'aperto (percorsi su acqua e su terra, piazzole di sosta, punti panoramici, giardini tematici, aree di gioco e sport, percorsi vita, orti urbani)
- aree di servizio (isole ecologiche, aree impiantistiche, aree carico/scarico).

Gli spazi verdi non formano solo arredo urbano, ma forniscono benessere termoigrometrico, e sono fondamentali nella progettazione bioclimatica attenta alla sostenibilità ecologica.

Utilizzo bioclimatico degli spazi chiusi

L'involucro edilizio deve garantire buoni apporti termici e luminosi, sia nel periodo invernale che in quello estivo utilizzando materiali e tecniche ambientalmente compatibili, senza l'impiego di sistemi meccanici o impianti che richiedono un alto consumo energetico.

13 Si veda il progetto di rigenerazione urbana della città di Marsiglia: il Vieux Port e l'area dell'Esplanade e del Fort Saint-Jean.

Ha senso parlare di risparmio energetico solamente se l'edificio è *bene isolato*, perché intervenire solo con impianti tecnologici (anche se a energia rinnovabile) garantisce un beneficio irrisorio.

I *sistemi passivi* utilizzabili sono:
- il 'muro massiccio' e il 'muro di Trombe', come elementi di accumulo del calore;
- le serre vetrate, in facciata o in copertura, per realizzare 'spazi tampone' (buffer space) e per integrare l'illuminazione naturale.

Autonomia energetica e sistemi impiantistici
Per raggiungere l'indipendenza dai combustibili fossili in ogni settore, la riduzione delle emissioni di CO2, e per garantire l'efficienza energetica, si adotteranno energie rinnovabili e impianti a rendimento ottimizzato. La varietà, inoltre, assicura l'autosufficienza energetica. Ma per prima cosa si dovranno ridurre sprechi energetici.
La *co-generazione* potrebbe essere una tecnologia a supporto di attività ad alto consumo energetico, come quelle produttive, e sarebbe opportuno approfondire con quale carburante lavorare.

Alcuni sistemi impiantistici saranno realizzati senza intaccare le strutture edilizie. Assieme alle gru, complemento alle attività cantieristica, all'Arsenale sorgeranno altre presenze 'tecniche', ovvero totem impiantistici – alberi fotovoltaici, colonne per la fitodepurazione, cisterne per il recupero dell'acqua piovana, torri del vento, geotermia verticale ed orizzontale – collocati sugli spazi liberi, soprattutto a nord est, la cui forma e prestazione sarà progettata assieme agli artisti, ai tecnici e agli artigiani arsenalotti: un vero prodotto di eco-design.

Conclusioni

C'è una soglia critica nella vita di una città che non può essere superata. Quando il numero di abitanti scende sotto questa soglia, chiudono i reparti di maternità perché ci sono troppe poche nascite; poi chiudono le scuole per mancanza di allievi e a seguire anche gli altri servizi sanitari perché diventano antieconomici. Resta solo la popolazione anziana che gradualmente si spegne. Questa spirale dell'abbandono è ben nota e ha spopolato molti piccoli paesi. Sotto la luccicante illusione della folla dei visitatori a Venezia questo processo è in corso da tempo e lo sappiamo tutti.

Una diversa gestione dell'Arsenale non sarà certo l'unica soluzione, ma darà un segnale forte della volontà di cambiare rotta.

Per Venezia è l'ultima occasione.

Venezia, aprile 2015

Regata della Vela al Terzo, Arsenale 2014, foto G.Darai

Cos'è il Forum Futuro Arsenale

Il Forum Futuro Arsenale è una Comunità Patrimoniale secondo quanto previsto dalla Convenzione di Faro promossa dal Consiglio d'Europa nel 2005, e si costituisce in seguito all'unione spontanea di singoli cittadini e più di 30 associazioni nell'ottobre 2012, durante la delicata fase di passaggio di proprietà del Compendio dal Demanio al Comune di Venezia.

Le persone e i gruppi aderenti sono impegnati nella valorizzazione e nella tutela del patrimonio tangibile e intangibile di Venezia. Nel fare questo, studia, si confronta, media, sensibilizza, attiva processi e mette le sue competenze a disposizione dell'Amministrazione Comunale.

Nel Forum sono presenti regatanti, velisti, professori universitari, avvocati, ingegneri, architetti, artigiani, sociologi, storici dell'arte, residenti di Castello e liberi cittadini animati solo dall'amore per Venezia.

FORUM
FUTURO
ARSENALE

In copertina foto di M.Scibilia