

Lucio Sponza

**Arsenale, arsenalotti
e *Il Gazzettino* nel secondo dopoguerra**

storiAmestre
associazione per la storia di Mestre e del territorio

Dicembre 2015

© Lucio Sponza, 2015

Arsenale, arsenalotti e Il Gazzettino nel secondo dopoguerra

Edizione elettronica a cura di storiAmestre
6 dicembre 2015

<http://storiamestre.it>
info@storiamestre.it

1. Alla fine della guerra lavoravano all'Arsenale circa 5000 dipendenti civili, comprese non poche operaie. Il primo accenno a loro sul *Gazzettino*¹ è del settembre del '45, quando i suoi accessi furono bloccati da reduci tornati “dai campi di concentramento e dalla prigionia”.² Chiedevano di riprendere il posto che era stato occupato da donne. A difesa del diritto delle operaie a mantenere il lavoro insorsero le rappresentanti dell'Unione donne italiane (UDI) e la rappresentante aziendale del Comitato di liberazione nazionale (CLN). Si trattava di porre a confronto due diritti fondamentali al lavoro, che le circostanze della guerra rendevano contrapposti. Il *Gazzettino* (che era allora di sole quattro pagine, con poco spazio per la cronaca locale) non seguì la vicenda fino alla conclusione, che probabilmente fu di compromesso sulle linee suggerite dalla Camera del lavoro di Venezia – e cioè di esaminare le condizioni famigliari delle due parti, in modo da assicurare il lavoro a chi ne avesse più bisogno (si era fatto notare, infatti, che in numerosi casi le operaie erano la sola fonte di reddito in famiglia).³

La cosa non meriterebbe (forse) più attenzione di queste poche righe, se non sollevasse alcune questioni generali di una certa importanza. Innanzitutto sembra evidente che non si pensava a una riduzione delle attività dell'Arsenale, nonostante fossero facilmente prevedibili le difficoltà per un apparato militare ipertrofico alla fine di una guerra perduta. In secondo luogo, l'episodio mette in rilievo il profondo mutamento del clima politico e sociale, in cui per la prima volta alla donna era riconosciuta l'eguaglianza sul piano del diritto al lavoro. Si sarebbe trattato di una meteora, tra la notte del ventennio fascista e il crepuscolo dell'imminente egemonia democristiana. Nonostante il dettato costituzionale, infatti, bisognerà attendere gli anni '70 per quel riconoscimento sul piano legislativo. In terzo luogo, la vicenda fa riflettere sulla delicatezza del contesto economico-sociale di Castello, il sestiere dove risiedeva la maggior parte degli arsenalotti, uomini e donne. Questo vuol dire che con tutta probabilità il confronto tra le due posizioni non rimaneva sul piano astratto del diritto, ma implicava anche una tensione nei rapporti di vicinato, di conoscenze, di amicizie e anche di parentela. Sul rapporto tra l'Arsenale e il sestiere di Castello dovrà ritornare.

¹ Questo articolo intende esaminare la rappresentazione dell'Arsenale e degli arsenalotti attraverso il solo quotidiano della città pubblicato ininterrottamente dal 1945 a oggi. Da qualche anno, nel 1945, *Il Gazzettino* aveva incorporato la più antica *Gazzetta di Venezia* ed era così diventato il giornale veneziano per antonomasia. Era di proprietà della Società Editoriale San Marco, con orientamento democristiano (ala molto conservatrice).

² “Il Gazzettino”, 29 settembre 1945.

³ “Il Gazzettino”, 30 settembre 1945. La presenza di arsenalotte aveva lontane radici; di alcune decine di *vellere* – che tagliavano le vele per le navi – scrive Robert C. Davis, con riferimento al XVII secolo, nel suo *Costruttori di navi a Venezia. Vita e lavoro nell'Arsenale di Venezia, il più grande complesso produttivo preindustriale dell'età moderna*, Neri Pozza, Venezia 1997, pp. 171-172.

2. Ora è la prima questione che interessa: la fiduciosa speranza nella ripresa dell'attività produttiva dell'Arsenale.⁴

Le autorità comunali erano preoccupate e cercarono assicurazioni presso il governo nazionale. In un articolo del quotidiano veneziano (23 gennaio 1946), tra i “problemi cittadini” davanti alla Giunta popolare, come allora si chiamava l'organo di governo comunale, c'era “il potenziamento dell'Arsenale”; e si riportavano le parole del sindaco, Giovanni Ponti:

Ho chiesto al Ministro della Marina quali sono le intenzioni del Governo nei riguardi del nostro Arsenale, e il Ministro ha risposto che l'Arsenale acquisterà quell'importanza che aveva prima della guerra del 1915. Difatti, molte attività che erano disseminate sulle sponde dell'Adriatico verranno concentrate a Venezia.

È difficile pensare a un pronostico più sbagliato. Sappiamo quanto sia facile giudicare il passato conoscendo quello che sarebbe poi effettivamente successo, ma è anche vero che il lento declino dell'Arsenale come grande fabbrica produttiva aveva avuto inizio non anni e neppure decenni, ma secoli prima. Quel ministro della Marina non era uno sprovvisto, trattandosi dell'ammiraglio Raffaele De Courten; può darsi quindi che avesse detto quello che i veneziani desideravano sentirsi dire. Doveva sapere con ancora più fondatezza che non sarebbe rimasto in carica per molto, nonostante le sue doti camaleontiche, ma forse nutriva comunque delle ambizioni politiche – che suggeriscono di compiacere.⁵

Fatto sta che dopo solo qualche anno gli arsenalotti erano diminuiti a 4000, e a metà degli anni '50 se ne conteranno meno di 3000. La discesa era inarrestabile. Più che a veri e propri licenziamenti – che pure ci furono, soprattutto a danno di lavoratori social-comunisti –⁶ si procedeva non sostituendo chi andava in pensione e non rinnovando i contratti semestrali di chi era assunto con questa modalità. I timori di imminenti licenziamenti, secondo il nostro quotidiano, erano suscitati da “voci allarmistiche” fatte circolare dalla sinistra. E le sorti dell'Arsenale nel decennio successivo alla fine della guerra sembravano essere più oggetto di battaglia politica che di genuina preoccupazione – o almeno così sembra scorrendo le pagine del *Gazzettino* di quegli anni. Ma c'è sempre un momento in cui la durezza della realtà si impone ai (più o meno) pii desideri, e questo avvenne con l'annuncio-shock del ministro della Difesa Paolo Emilio Taviani, durante la

⁴ Con la caduta della Repubblica di Venezia, nel 1797, l'Arsenale assunse carattere esclusivamente militare, passando dal controllo austriaco (1798-1806) a quello francese (1806-14), per ritornare all'Austria fino al 1866 (con la parentesi di indipendenza del 1848-49), quando Venezia e il Veneto furono incorporati nel regno d'Italia. Nel 1932 la Regia marina diede in concessione alla Società per Azioni Veneziana Esercizio Bacini (SAVEB) i tre bacini di carenaggio dell'Arsenale. Ci sono numerosi libri sull'Arsenale; per lo più trattano dei secoli della Serenissima, e comunque si dedicano quasi esclusivamente agli aspetti monumentali, architettonici e tecnici. Il solo testo che affronta la storia dell'Arsenale e degli arsenalotti (molto concisamente) è quello di Filippo Maria Paladini, *Arsenale e Museo Storico Navale. Mare, lavoro e uso pubblico della storia*, Il Poligrafo, Padova 2008.

⁵ La carriera dell'ammiraglio De Courten aveva preso il volo (se si può dire così anche in un contesto marittimo) nel ventennio fascista, con comandi di unità navali, incarichi presso lo Stato maggiore della Marina e di addetto navale all'estero. Ebbe comandi operativi durante la seconda guerra mondiale e con la rimozione di Mussolini fu ministro della Marina nei due governi Badoglio; non brillò per decisione e chiarezza di orientamento con gli avvenimenti dell'8 settembre, ma riuscì a rimanere a quel posto anche con i successivi governi Bonomi (2), Parri e con il primo governo De Gasperi, mantenendo in questi anni anche l'incarico di Capo di Stato maggiore della Marina. Poco più di un mese dopo le elezioni per l'Assemblea costituente (e il referendum istituzionale), nel luglio 1946, fu sostituito dal democristiano Giuseppe Micheli, già del Partito popolare e ministro dell'Agricoltura in vari governi nel 1920-21.

⁶ Ne accenna, facendo alcuni nomi, Cesco Chinello, *Un barbaro veneziano. Mezzo secolo da comunista*, Il Poligrafo, Padova 2008, p. 54

discussione del bilancio del suo ministero alla Camera e riportato per esteso dal quotidiano (28 luglio 1955). Il ministro, si leggeva,

ha accennato con termini precisi ad una prossima smilitarizzazione di Venezia [...] Parlando dell'Arsenale veneziano, il ministro, pur precisando che dovrà essere smobilitato, ha dichiarato che ciò avverrà quando si sarà trovata una soluzione che tenga conto della sorte dei circa 3000 [in realtà 2700] lavoratori attualmente impiegati nell'importante complesso.

Qualche settimana dopo (il 3 settembre) il *Gazzettino* dedicava ampio spazio a un documento della Segreteria generale della CISL di Venezia,⁷ in cui si respingeva “come illogica e priva di realtà la dichiarazione ministeriale con la quale si vorrebbe giustificare la smobilitazione dell'Arsenale per rendere Venezia ‘città libera’”. “Illogica” perché nel malaugurato caso di una nuova guerra la presenza anche solo del porto commerciale e di quello industriale a Marghera non avrebbe potuto “ovviare al pericolo di un suo eventuale bombardamento”; “priva di realtà” perché appariva “assai improbabile la trasformazione [dell'Arsenale] ad altra attività produttiva, poiché per la sua struttura [esso] è considerato monumento nazionale, con tutte le limitazioni che ne derivano”. Presieduto dal suo segretario generale, l'on. Nerino Cavallari, veniva perciò costituito un Comitato di difesa Arsenale allo scopo di mobilitare l'opinione pubblica e di esercitare un'efficace pressione presso tutte le autorità – locali e centrali – in modo che

l'Arsenale abbia a non essere alienato, abbia bensì ad essere reso veramente produttivo per riportarlo a quel grado di attività cui la capacità delle maestranze, l'ampiezza dei suoi reparti, la grandezza dei suoi bacini, gli potranno permettere.

Il “problema dell'Arsenale”,⁸ come ormai era comunemente chiamato, fu dibattuto in una seduta del Consiglio comunale il 21 ottobre di quel 1955. Il sindaco (avv. Roberto Tognazzi) ribadì di aver già “rappresentato” la questione al presidente del Consiglio (Antonio Segni), ai ministri degli Interni e della Difesa (Fernando Tambroni e Paolo Emilio Taviani, rispettivamente), e anche al presidente della Repubblica (Giovanni Gronchi). Si riconosceva però la necessità di insistere e per questo fu approvato all'unanimità dal Consiglio comunale un ordine del giorno con il quale si istituiva una commissione che dovesse recarsi a Roma per esaminare la situazione con il governo. Ciò avvenne il mese successivo; la commissione non si sentì più ripetere che il governo pensava a uno sviluppo produttivo dell'Arsenale, ma le fu espresso il “concreto interessamento [...] perché sia

⁷ Sul quotidiano veneziano non sarebbe mai apparso un analogo documento della CGIL, nonostante che al sindacato social-comunista aderisse la maggioranza degli operai dell'Arsenale; in *Cent'anni a Venezia. La Camera del Lavoro 1892-1992*, a cura di Daniele Resini, Il Cardo, Venezia 1992, p. 450, si legge che nel 1956: “All'Arsenale la CGIL conferma una solida maggioranza nelle elezioni della Commissione interna: 820 voti contro i 321 della CISL. Va peggio con gli impiegati, dove è la confederazione cattolica ad essere maggioritaria con 190 suffragi contro 106”.

⁸ In realtà quello dell'Arsenale era il primo di “quattro problemi sul tappeto” in quel momento, gli altri tre riguardavano la Liguigas, la Junghans e il Mulino Stucky (“Il Gazzettino”, 21 ottobre 1955). Non dopo molti anni l'allarme si sarebbe esteso al Cotonificio Veneziano e, infine, alla Manifattura Tabacchi: la base industriale del centro storico era destinata a sparire. Sulla “fine della Venezia industriale” cfr. Leopoldo Pietragnoli e Maurizio Reberschak, *Dalla ricostruzione al “problema” di Venezia*, in *Storia di Venezia. L'Ottocento e il Novecento*, a cura di Stuart J. Woolf e Mario Isnenghi, III, Istituto della Enciclopedia Italiana, Roma 2002, pp. 2246-2251. Le quattro maggiori industrie della città (dopo l'Arsenale): Mulino Stucky, Junghans, Cotonificio e Manifattura Tabacchi, chiusero rispettivamente nel 1957, 1971, 1972 e 1997.

assicurata in ogni caso la sistemazione della mano d'opera attualmente impiegata nello storico stabilimento navale".⁹

Abbandonata dunque l'idea di una ripresa produttiva a opera della Marina militare, si cominciò a parlare di una "riconversione" industriale dell'Arsenale. La Camera del lavoro promosse un dibattito pubblico a Ca' Giustinian a cui parteciparono molti arsenalotti e durante il quale si auspicò che la "battaglia per l'Arsenale [venisse] condotta nella piena unità d'intenti da tutti gli enti e da tutte le categorie veneziane" (cronaca del 2 dicembre). Ma non poteva rimanere sopita la "battaglia" politica fra la sinistra e la giunta comunale democristiana. In un ordine del giorno dei socialcomunisti all'inizio del nuovo anno, il 1956, si diceva che "il Ministero Difesa-Marina avrebbe disposto a breve scadenza la cessazione di tutte le attività in atto presso enti e stabilimenti militari a Venezia". Il sindaco manifestò il suo sdegno per queste nuove voci allarmanti e speculative, ripeté le iniziative promosse dalla sua amministrazione e le assicurazioni date a Roma, anche se alla fine del dibattito consiliare fu concordato un ordine del giorno non proprio rassicurante. Vi si leggeva che

Il Consiglio Comunale, ripreso in ampia discussione il problema dell'Arsenale e allarmato che a tutt'oggi le iniziative cittadine condotte non abbiano ottenuta alcuna dichiarazione rassicurante da parte delle competenti autorità governative, riafferma il precedente ordine del giorno votato nella seduta del 21 ottobre 1955 e nomina una Commissione, composta dal Sindaco, che la presiede, dai capigruppo consiliari e dai parlamentari facenti parte del Consiglio Comunale, col compito di manifestare a Governo l'unanime volontà cittadina di difendere l'Arsenale di Venezia, salvaguardando gli interessi di migliaia di cittadini che da quello ritraggono i loro mezzi di vita. ("Il Gazzettino", 21 gennaio 1956)

3. La "battaglia" aveva ormai solo carattere difensivo, tanto che in quei giorni tanto che il giornale continuò a riferirsi alla Commissione (o Comitato) per la difesa dell'Arsenale. Essa continuò con la sua opera di sollecitazione e pressione per tutto il 1956; né il suo impulso venne meno quando a Roma fu approvato un progetto di legge per il passaggio all'IRI delle attività dell'Arsenale. Di questa soluzione si incominciò a parlare nei primi mesi dell'anno, ma l'istituto parastatale non doveva essere entusiasta a entrare nell'Arsenale, se le trattative si trascinarono per venti mesi e probabilmente la decisione favorevole fu presa solo dopo la clamorosa protesta cittadina del marzo 1957.

Le continue promesse apparivano una tattica dilatoria,¹⁰ mentre la smobilitazione dell'Arsenale procedeva con misure di riduzione delle maestranze (che intanto erano calate a poco più di 2200) e con l'ormai prossimo trasferimento del Comando del Dipartimento dell'Alto Adriatico (della Marina militare) ad Ancona. Il Consiglio comunale decise di intervenire, approvando all'unanimità l'energico ordine del giorno che mette conto riprodurre per intero:

Il Consiglio Comunale di Venezia, riunito il 18 gennaio 1957 per discutere la questione dell'Arsenale, deplora i procedimenti seguiti per allontanare le maestranze dai propri posti di lavoro mettendoli di fronte alla drastica scelta fra la domanda di sfollamento e il trasferimento doloroso ed estremamente pericoloso, provvedimenti ambedue che tendono ad allontanare i lavoratori, così che se il sistema continuasse scomparirebbero le maestranze dell'Arsenale;

⁹ "Il Gazzettino", 10 novembre 1955.

¹⁰ Secondo l'ammiraglio Mario Buracchia, che sarebbe diventato Comandante di Marina Venezia qualche anno dopo, "l'intento delle direttive governative era sempre quello di favorire l'industria privata, in particolare per Venezia l'allora rinascente polo industriale di Marghera, mediante un travaso di personale nelle nuove strutture", citato da Pietragnoli e Reberschak, *Dalla ricostruzione al "problema"* cit., p. 2248.

rifiuta di accettare tale sistema che si rivela annunciatore della liquidazione totale dell'Arsenale di Venezia; chiede perentoriamente la revoca dei trasferimenti e la riassunzione dei licenziati; chiede ancora una volta il mantenimento dei solenni impegni assunti dal presidente del Consiglio circa la conservazione del complesso produttivo e delle sue maestranze, ammonendo che il mancato mantenimento recherebbe un durissimo colpo alla democrazia [da intendere, in realtà, come "Democrazia cristiana"], con responsabilità più gravi quanto più alte; decide di mobilitare tutta la cittadinanza mediante la creazione di un "Comitato di Emergenza per la salvezza dell'Arsenale" presieduto dal Sindaco, col compito di ricorrere ai mezzi anche più energici per far fronte alla carenza governativa e alla necessità di tutelare gli interessi cittadini, e quale primo atto di protesta decide di sospendere la seduta del Consiglio Comunale. (riprodotto in "Il Gazzettino", 19 gennaio 1957)

Dopo aver minacciato di "ricorrere ai mezzi anche più energici", il "primo atto di protesta" appare piuttosto fiacco, ma bisogna pensare alla delicata situazione politica che si era creata intorno alla vicenda dell'Arsenale. Alle elezioni comunali del luglio 1956 la Democrazia cristiana (DC) si era confermata primo partito, ma con la perdita di ben 7 seggi (da 31 a 24), mentre l'opposizione di sinistra era passata da 16 a 26 seggi (13 per ciascuno al PCI e al PSI); solo con l'appoggio dei socialdemocratici poté essere eletto sindaco l'avvocato Tognazzi, ma con quei numeri la maggioranza era precaria. Ora non si poteva più accusare i socialcomunisti di far circolare infondate voci di licenziamenti all'Arsenale e solo esponendosi come difensori decisi degli arsenalotti la giunta poteva sperare di mantenersi a galla. Ciò non significa che non ci fosse anche nella maggioranza una genuina apprensione per le sorti dei lavoratori dell'Arsenale. Tra i più attivi della campagna pro-Arsenale erano infatti i due consiglieri comunali democristiani, e deputati al parlamento, Nerino Cavallari (il dirigente sindacalista che abbiamo già incontrato) e Vincenzo Gagliardi, assessore ai problemi economici e al lavoro.

Si giunse così alla "Giornata cittadina di protesta per l'Arsenale", il 1° marzo del 1957. Il suo scopo era di manifestare la solidarietà di tutti i veneziani nei confronti degli arsenalotti e di esprimere la comune volontà di mantenere l'Arsenale – con le dovute ristrutturazioni – come il più grande complesso industriale della città. Per un quarto d'ora, dalle 11 alle 11,15, ogni attività cittadina si fermò. Lo stesso cardinale patriarca, Angelo Giuseppe Roncalli, aderì all'iniziativa e inviò al sindaco una lettera in cui si leggeva:

Signor Sindaco, non occorrono molte parole perché ci intendiamo; ma bastano i dati, che su per giù conosco, relativi al numero dei lavoratori in pericolo di restare senza lavoro, e delle piccole aziende e bottegucce che si orientano verso codesta Istituzione, per misurare il grado di ansietà che tutti ci unisce, e per mettere in movimento le energie di ciascuno, per la parte che gli è propria [...]. Voglia usare la cortesia, signor Sindaco, di segnalarmi, in termini schematici, lo "status" presente dell'Arsenale, perché io, a ragione veduta, inoltri e rinnovi il mio umile ma fervido interessamento presso il signor Presidente del Consiglio dei Ministri, on. Antonio Segni. (riprodotto in "Il Gazzettino", 1 marzo 1957)

Il "grado di ansietà" era sicuramente condiviso da tutti, ma si doveva anche fare attenzione a non assecondare i socialcomunisti che approfittando delle circostanze parlavano di "dialogo con i cattolici" – come precisava il cardinale patriarca (che poco più di un anno dopo sarebbe diventato papa Giovanni XXIII) in un comunicato della curia: "A Venezia un dialogo dei cattolici con le forze marxiste non è mai stato aperto, né lo può essere" ("Il Gazzettino", 1 marzo 1957). E a caricare la dose di questi distinguo ci pensò la segreteria comunale della DC con un comunicato che denunciava

l'atteggiamento fazioso assunto dal P.C.I., il quale, attraverso organi di stampa, manifesti e volantini ampiamente diffusi ha tentato di dare, unico fra i partiti e le altre organizzazioni, un carattere di parte alla iniziativa, rivendicandone falsamente il merito e proclamandosi il solo vero difensore delle classi lavoratrici. (riprodotto in "Il Gazzettino", 2 marzo 1957)

In ogni modo la "Giornata per l'Arsenale" si concluse con una grande assemblea di arsenalotti e cittadini a Ca' Giustinian. Dopo le parole di riconoscenza alle autorità comunali, al Comitato di Emergenza e a tutti i lavoratori espresse da un rappresentante della commissione interna dell'Arsenale, parlò il sindaco. Rifece il punto della situazione, lesse numerosi messaggi di solidarietà, si congratulò con il comportamento responsabile degli arsenalotti e ricordò le assicurazioni date dal presidente del Consiglio sulla "conversione dell'Arsenale all'IRI". Infine lesse questo ordine del giorno, che fu approvato all'unanimità:

L'assemblea dei cittadini e dei lavoratori dell'Arsenale, riunita nel palazzo comunale di Ca' Giustinian, il primo marzo 1957, a conclusione della Giornata di Solidarietà cittadina per l'Arsenale, udita la relazione del Sindaco, Presidente del Comitato di Emergenza, la approva entusiasticamente e lo invita con il Comitato di Emergenza e con il consenso della popolazione a proseguire decisamente nell'azione intrapresa, affinché, salvaguardando il lavoro delle maestranze, sia conservata alla città una fondamentale fonte di lavoro. (riprodotto in "Il Gazzettino", 22 marzo 1957)

L'accordo con l'IRI fu finalmente raggiunto nell'ottobre di quello stesso anno, quando 300 arsenalotti furono trasferiti alle dipendenze dei Cantieri Navali e Officine Meccaniche di Venezia (CNOMV), appartenenti all'IRI e di base alla Giudecca, ai quali la Marina militare cedette la banchina "novissima" con le sue officine nella zona nord dell'Arsenale, presso i bacini di carenaggio. Fu il sottosegretario al Bilancio, il veneziano Mario Ferrari Aggradi, che per l'accordo si era molto speso, a informare il sindaco dell'avvenuta intesa, con il seguente telegramma trionfale:

Lieto comunicarti che in riunione presso Ministero Partecipazioni con rappresentanti Marina et I.R.I. raggiuntosi stamane accordo valorizzazione produttivistica Arsenale. Confermatosi altresì pieno mantenimento occupazione tutte maestranze. (riprodotto in "Il Gazzettino", 24 ottobre 1957)

È significativo che non sembra esserci stato alcun passo per indurre la società privata Società per Azioni Veneziana Esercizio Bacini (SAVEB) – che aveva in gestione i tre bacini di carenaggio fin dal 1932 – ad assumere degli arsenalotti. Nel 1967, peraltro, questa società fu incorporata nei CNOMV, dopo anni che quasi tutti i cantieri veneziani sopravvivevano precariamente, e qualcuno di tanto in tanto chiudeva.¹¹

Fra il 1957 e il 1967 c'era stato in Italia il "miracolo economico", al quale non poco avevano contribuito le aziende a partecipazione pubblica. Proprio alla fine del 1956 era stato istituito il ministero delle Partecipazioni Statali (al quale faceva riferimento Ferrari Aggradi), che doveva operare con "criteri di economicità", ma che finì presto per diventare uno strumento più politico (cioè della DC) che economico per la direzione dell'economia nazionale. Non è un caso che dal 1954 al 1959 il segretario di quel partito, Amintore Fanfani, promosse con vigore l'inserimento della DC nelle strutture statali e parastatali fino

¹¹ In numerosi articoli il *Gazzettino* raccontava le difficoltà dei cantieri veneziani; cfr. per esempio l'articolo del 22 agosto 1958, con il titolo *Per la trasformazione dei traffici. In difficile situazione cantieri medi e piccoli*. Le cause erano sia il ribasso dei noli che la lentezza dei cantieri veneziani ad adeguarsi alla competizione internazionale.

a giungere alla quasi identificazione della DC con lo Stato. Dati i tempi dell'intervento a favore dell'Arsenale, si può dire che esso abbia costituito uno dei primi importanti esempi di partecipazione più di carattere politico-assistenziale che di rilancio economico. Quasi a conferma di ciò, quando lo stesso Ferrari Aggradi visitò l'Arsenale – guarda caso – alla vigilia delle elezioni nazionali del maggio 1958, accennò alle “difficoltà di un primo assestamento [che] dovranno essere superate soprattutto nel quadro di un maggior numero di commesse” (“Il Gazzettino”, 21 maggio 1958).

Forse questo spiega come il fervore del marzo 1957 si fosse rapidamente smorzato, probabilmente più per realistico sconforto che per fiducia nell'estensione dell'intervento del governo e dell'IRI. D'altra parte, anche se nell'area concessa ai CNOMV ci fosse stato un soddisfacente sviluppo, non va dimenticato che nonostante lo spostamento ad Ancona del Comando del Dipartimento dell'Alto Adriatico, e la continua riduzione delle sue funzioni storiche, la Marina militare manteneva saldamente il controllo della maggior parte dell'Arsenale. Questa fu quasi certamente una ragione di esclusione dell'Arsenale nel quadro del Piano Regolatore del Comune adottato con decreto prefettizio (il consiglio comunale era stato sciolto dopo il ritiro del PSI dalla maggioranza) nel 1959.

4. A questo punto della nostra storia avviene uno scarto di attenzione: dell'Arsenale si parla (nelle infrequenti occasioni in cui lo si fa) come di una parte estranea della città che avrebbe dovuto esserne integrata reinventando un suo ruolo. L'integrazione sarebbe dovuta avvenire con collegamenti diretti alla terraferma. Fra gli altri, ne parlò a un incontro promosso dal Lions Club l'ingegner Eugenio Miozzi,¹² secondo il quale si sarebbe dovuto congiungere l'Arsenale alla Celestia, a Punta Sabbioni e al Cavallino, o addirittura resuscitare l'idea – che risaliva agli inizi del secolo – di stabilire un collegamento tramite una galleria sublagunare (“Il Gazzettino”, 18 febbraio 1960). Quanto alla reinvenzione di un suo ruolo, le proposte erano più vaghe, ma c'era ancora chi sosteneva che nell'Arsenale “potrebbero trovare sede ideale industrie di ogni genere”.¹³ Era come fare i conti senza l'oste, cioè ignorando il ruolo della Marina militare. Quando Giulio Andreotti, allora ministro della Difesa, visitò l'Arsenale disse agli operai, con una buona dose di ambiguo realismo, che “il processo di ridimensionamento degli stabilimenti bellici” doveva considerarsi completato; certo, aveva visto “molti lavoratori con i capelli bianchi”, ciò che rendeva necessario un rinnovamento delle maestranze; in ogni modo il loro lavoro era ancora produttivo (“Il Gazzettino”, 5 luglio 1960).

Questa è l'ultima dichiarazione almeno in parte incoraggiante sul futuro dell'Arsenale da parte del governo, per quanto sia stato riportato dal quotidiano veneziano. Altri osservatori concordavano invece sulla mancata riconversione produttiva dell'Arsenale e sulla sua continua decadenza. Paradossalmente, il tramonto delle speranze di un rilancio industriale all'inizio degli anni '60 non comportava più l'apprensione per le sorti degli arsenalotti, che si erano intanto ridotti a circa 1000 (esclusi gli operai occupati nei CNOMV). Né, forse, doveva aiutare che la loro Commissione interna continuasse ad avere maggioranza CGIL, ciò che rendeva “la sede di Venezia avulsa da tutte le altre sedi della Marina dove la maggioranza CISL [era] cosa ormai compiuta”.¹⁴

¹² Miozzi era stato ingegnere capo della Direzione Lavori e Servizi Pubblici del Comune sin dal 1931. Fra le opere che progettò e diresse ci sono la costruzione dei ponti degli Scalzi e dell'Accademia, il ponte della Libertà, il tracciato del Rio Novo e la costruzione dei suoi ponti.

¹³ Lettera al *Gazzettino* dell'imprenditore di cantieristica navale Marco Celli, 2 agosto 1960.

¹⁴ Così parlò Enzo Ascenzi, segretario nazionale del Sindacato Marina e della Federazione Italiana Lavoratori Salariati a un'assemblea promossa dalla CISL della Marina militare; cfr. *Il Gazzettino*, 2 novembre 1958.

Un episodio simbolico della scarsa operatività dell'Arsenale accadde nel settembre del 1962, quando la porta galleggiante del bacino grande andò a fondo dopo essere stata urtata da una petroliera. Non c'era modo di riportarla alla superficie con mezzi propri e fu necessario far arrivare un pontone-gru da Trieste, al traino di due rimorchiatori. Non solo: i danni subiti dalla porta furono riparati in “un cantiere della Giudecca” (“Il Gazzettino”, 7 settembre 1962).

Lo scarto di attenzione si manifestava anche nello spostamento dell'interesse dall'Arsenale sul sestiere di Castello, che era sempre stato tra i più poveri della città, ma che ora veniva a mancare della principale fonte di lavoro. La soluzione secondo alcuni era di incoraggiarvi il flusso turistico, facendo così riprendere fiato a quelli che favorivano i progetti di collegamenti diretti con la terraferma. La concessione che a queste idee fece il Comando della Marina militare all'Arsenale fu di aprire il canale delle Galeazze (che conduce direttamente all'Arsenale, attraversandolo) ai mezzi dell'ACNIL (l'attuale ACTV). Di questa proposta fu scritto ampiamente nel novembre del 1965. L'articolo incominciava con l'affermazione: “C'era una volta un Arsenale”; ricordava (era quasi un obbligo di tutti i commentatori) i versi che vi aveva dedicato Dante nell'*Inferno*; lamentava che “se il lavoro si [era] ridotto a proporzioni minime”, l'area era così vasta da poter pensare a utilizzarla in qualche modo; per questo “la Marina Militare, ovverossia il Comando di Marina Venezia, ha da tempo avviato la pratica per la dismissione degli immobili e di terreni che sono eccedenti per le esigenze di quel Comando”. E proprio per dimostrare questa buona volontà si proponeva che “il rio delle Galeazze fosse aperto al traffico d'acqua di tipo civile” (“Il Gazzettino”, 12 novembre 1965).

Non c'era bisogno di altro per avviare un nuovo dibattito fra i lettori intorno alla rinascita di Castello, magari utilizzando l'Arsenale – si ritornava a insistere – come punto di arrivo di strade sopraelevate sulla laguna o di sotterranee, che sarebbero partite da piazzale Roma o provenienti dalla terraferma seguendo un percorso litoraneo passando per Cavallino, Punta Sabbioni e l'isola della Certosa. Per qualcuno questo fu il colmo; nel settembre 1966 arrivò al *Gazzettino* una lunga lettera firmata da architetti di fama, intellettuali e professionisti: era la più efficace bordata contro quelle proposte. Vi si leggeva, tra l'altro:

Sempre accampando il pretesto di “dar vita” a Castello e alle isole, di “dare respiro” al traffico, qualcuno ora propone addirittura di trasformare l'Arsenale [...] in un abominevole parcheggio automobilistico con relative autorimesse, distributori di benzina, motel, eccetera. [...] [!] vero obiettivo di un terminal alla Certosa, oltre, si intende, alla urbanizzazione speculativa delle isole, è la creazione di una testa di ponte a Castello (nell'Arsenale!); l'inimitabile tessuto urbano di Venezia verrebbe così deturpato e profondamente alterato anche nella parte orientale da un complesso di strutture del tutto estranee alle caratteristiche ambientali.¹⁵

Poco più di un mese dopo ci fu la grande alluvione del 4 novembre, che contribuì a far perdere ancora più di vista l'Arsenale e gli arsenalotti, perché altri furono i problemi catapultati al centro del dibattito – nazionale e internazionale: quelli della sopravvivenza fisica di Venezia. Questo, infatti, diventò da quel momento “il problema di Venezia”. Sul *Gazzettino*, comunque, continuarono ad apparire articoli e lettere di lettori sull'Arsenale. Non si faceva più alcun cenno agli arsenalotti, ormai in via di estinzione, e a una

¹⁵ 22 settembre 1966. La lettera era firmata da: avv. Aurelio Ballich, prof. Elena Bassi, prof. Gaetano Cozzi, ing. Eugenio Gallo, dott. Antonio Gasparini, ing. Giorgio Marsich, prof. arch. Giuseppe Samonà, prof. arch. Egle Trincanato, prof. Diego Valeri, avv. Dino Vighy, dott. Giorgio Zecchi, prof. Giulio Zorzanello.

impossibile ripresa produttiva, ma al “che fare” di quella grande area quasi del tutto abbandonata – a eccezione dei bacini e della adiacente banchina.

Ecco una “lettera firmata” apparsa sul giornale il 4 marzo 1968, che apre il cassetto dei sogni di un’anima sportiva:

Caro “Gazzettino”, l’anno scorso per ragioni inerenti al mio lavoro ho avuto occasione di recarmi all’interno dell’Arsenale (ex militare) [sic] di Venezia. Con somma meraviglia mi sono potuto rendere conto, di persona, dello stato di incuria e di completo abbandono in cui giacciono sia i numerosi capannoni che quasi tutta l’area circostante. Ora, tenendo conto della vastità della zona (pari a un decimo dell’intera città) quale migliore centro potrebbe trovarsi per costruire quel “polmone sportivo” di cui tanto bisogno ha la nostra città? [...] Basti pensare che nella suddetta zona potrebbero prender posto quei circoli velici, motonautici, di canottaggio che oggi languiscono per carenza di spazio e di infrastrutture (in una città così avara di aree libere), la famosa e sospirata piscina, una darsena per medie e grosse imbarcazioni e una palestra e campi di pallavolo, pallacanestro e tennis. Forse sono andato un po’ troppo oltre, ma con l’apertura della nuova via d’acqua dell’ACNIL e una attrezzatura del genere si ovvierebbe anche allo scopo, tanto discusso ma mai risolto, di incrementare e rivitalizzare la zona di Castello.

Di vedute più ampie, qualche giorno dopo un lungo articolo (non firmato) ritornava sull’argomento prendendo lo spunto dall’annosa questione del Piano Regolatore Generale (risalente al 1962), sulla cui carta topografica faceva “spicco un grande spazio bianco” – quello dell’Arsenale. Si ricordava che, oltre al concordato transito dei mezzi pubblici per il rio delle Galeazze, la Marina militare aveva concesso che “alcune famiglie di alluvionati fossero accolte nello stabilimento della vecchia scuola meccanici alla Celestia”, e si continuava:

Per il futuro è probabile che ancora nuovi e ben più ampi spazi siano smilitarizzati (con la speranza anche di più nella procedura), ma è d’altra parte necessario che già si provveda a studiare, a progettare, che cosa si potrà fare dell’immensa area che un domani potrà essere libera [...]. Idee, indicazioni, fors’anche qualcuna poco realizzabile, ce ne sono; progetti, piani, studi, come detto, per ora no. Una facoltà universitaria? Attrezzature per turismo di massa? Garage di una futura translagunare? Cantieri navali specializzati? Impianti sportivi? Un porticciolo per piccole imbarcazioni? Tutte cose che da tempo si dicono con il duplice scopo di aiutare Venezia a utilizzare così vasto spazio oggi pressoché inutile, e di ridare vita e lavoro a un sestiere che già fu operoso e vivace. (“Il Gazzettino”, 8 marzo 1968)

Intanto, nel novembre del 1969 (dopo quattro anni dall’annuncio), il primo mezzo di trasporto pubblico attraversò il rio delle Galeazze, consentendo a tanti veneziani di “entrare” per la prima volta all’Arsenale – e osservarne lo stato di abbandono.¹⁶ Il 1969 fu anche l’anno in cui si incominciò a parlare di una nuova Legge speciale per Venezia. La quale, approvata nel 1973, suscitò tanto interesse quante polemiche,¹⁷ ma qui conviene

¹⁶ Il ritardo non fu dovuto a inerzia da parte del Comando Marina, ma alle controversie suscitate dai sindacati (per i nuovi turni di lavoro), da alcuni abitanti lungo il canale (per il moto ondoso) e dagli abitanti di Murano (perché la nuova linea non rispettava le loro esigenze). È il caso di osservare che con la fine degli anni ’60 si avviò in tutt’Italia un processo di rinnovamento sociale e di ampliamento delle forme di rappresentanza democratiche – ciò che però produsse anche un’intensificazione della litigiosità (le obiezioni dei muranesi furono elaborate dal Consiglio di Quartiere dell’isola, un’istituzione di quegli anni). In ogni modo, la linea che passava per il rio delle Galeazze durò solo fino al 1999.

¹⁷ Cfr. Wladimiro Dorigo, *Una legge contro Venezia. Natura, storia, interessi nella questione della città e della laguna*, Officina, Roma 1973; *La Legge Speciale per Venezia, dalle parole ai fatti*, “Rivista Veneta” (Fondazione Giorgio

accennare solo all'annesso Piano Particolareggiato Castello Est – Arsenale. Anch'esso fu oggetto di critiche e conseguenti modifiche, e venne approvato dal Consiglio comunale nel 1972.¹⁸ Ecco come *Il Gazzettino* presentò il progetto del piano riguardante l'Arsenale:

Nell'ex-scuola meccanici, troverà sede la Facoltà di Chimica dell'Università di Venezia; nel palazzo degli Squadratori, il Palazzo dei Congressi; nelle Corderie, le Mercerie permanenti dell'Arte (studi di artisti e gruppi di ricerca artistica) e un Centro di Restauro; nella zona nord-est, con il suo bacino, troveranno insediamento attività cantieristiche a medio e piccolo livello, strettamente legate al mare; nell'area degli ex Forni sarà costruito il palazzetto dello Sport. Attrezzature culturali e direzionali anche a livello regionale potranno trovare spazio nelle strutture monumentali lungo il lato orientale del rio delle Galeazze. (*"Il Gazzettino"*, 23 febbraio 1972)

Di questo elenco, solo il palazzetto dello sport fu realizzato e la facoltà di Chimica trovò temporaneamente sede in una parte dell'ex-scuola meccanici (della quale un'altra ala sarebbe diventata la sede permanente dell'Archivio municipale). Il resto si arenò di fronte alla resistenza della Marina militare e ai dissensi tra le forze politiche – ciò che peraltro rifletteva la mancanza di unanimità di vedute sul da farsi da parte delle organizzazioni civili, degli enti accademici e degli stessi cittadini.

Mentre si sprecavano le parole sui possibili futuri dell'Arsenale l'area nord dei bacini e della banchina continuava a operare con la gestione dei CNOMV. Questi si erano completamente trasferiti all'Arsenale nel 1970, abbandonando i vecchi cantieri della Giudecca. Da qualche anno non vi si costruivano più navi, piccole o grandi. Il loro lavoro consisteva solo di riparazione e manutenzione di natanti, e nonostante le difficoltà per la forte concorrenza degli altri cantieri adriatici (compresi quelli italiani) si parlò di costruire un quarto bacino di carenaggio per navi di considerevoli dimensioni; idea che fu presto abbandonata. Alla fine degli anni '70 i CNOMV occupavano circa 600 dipendenti, contro un centinaio di arsenalotti. Ma nei primi anni '80 anche i Cantieri entrarono in crisi; furono messi in cassa di integrazione 250 lavoratori e a nulla servirono le proteste dei dipendenti per impedire lo scioglimento della società. Ciò che avvenne nel 1984, quando i CNOMV furono assorbiti dalla Fincantieri (che era comunque una società finanziaria dell'IRI), divenendone una divisione per la riparazione navale. Nel 1992 la Fincantieri cedette la divisione alla Arsenale Venezia S.p.A.¹⁹

5. Quanto al rapporto fra l'Arsenale e Castello, gli abitanti di questo sestiere non sembravano più essere preoccupati per la lenta agonia di quella che era un tempo la loro principale fonte di lavoro e di identità professionale. Chiedevano invece il lancio turistico del sestiere, e a tale scopo fu istituito un comitato che si limitò ad avanzare queste richieste:

1) l'utilizzo dell'imbarcadero ACTV della Biennale come punto di imbarco e sbarco di tutto il traffico da Punta Sabbioni al Cavallino; 2) lo sgombero della Riva degli Schiavoni dai rimorchiatori e da buona parte dei mezzi ACTV; 3) la rivalutazione della stazione marittima di riva dei Sette Martiri, con afflusso di navi passeggeri; 4) la valorizzazione del Museo Navale (spesso chiuso per carenza di personale), della chiesa di S. Giorgio degli Schiavoni, della basilica di S. Pietro di Castello e in genere delle bellezze turistiche del sestiere; 5) la

Cini, Venezia), 1 febbraio 1975; Giuseppe Saccà, *La genesi della Legge Speciale. Il Governo della città e la stagione del centrosinistra*, Fondazione Gianni Pellicani, Mestre (Ve) 2010.

¹⁸ Cfr. Romano Chiviri, *L'Arsenale di Venezia. Storia e obiettivi di un Piano*, Marsilio, Venezia 1976; Luigi Scano, *Venezia: terra e acqua*, Corte del Fontego, Venezia 2009 (1ª ed. 1985), pp. 198-208.

¹⁹ Cfr. Paladini, *Arsenale e Museo Storico Navale di Venezia* cit., p. 116.

creazione al pontile dell'Arsenale di un vero e proprio terminal per la linea del Tronchetto e per altre linee turistiche. ("Il Gazzettino", 1 giugno 1979)

Intanto, nell'indifferenza generale, continuavano a diminuire gli arsenalotti, che però non erano del tutto rassegnati. Nella primavera del 1982 fu convocata una assemblea allargata "ai lavoratori degli enti periferici della Marina Militare", con l'avallo delle tre confederazioni sindacali, CGIL, CISL e UIL, alla fine della quale fu approvata una mozione nella quale si denunciava la

scelta negativa di deformare l'attuale forza organica, non nel rispetto della professionalità, avviando così una mobilità interna selvaggia per coprire i vuoti organizzativi, chiara scelta di una mancanza di un disegno programmato, continuando nella politica strisciante di un ridimensionamento e una ristrutturazione che va contro lo spirito delle tradizioni veneziane.

Il cronista faceva poi il punto della situazione. Fra operai e impiegati i dipendenti della Marina all'Arsenale si erano ridotti a una settantina, e aggiungeva (riprendendo probabilmente altre considerazioni contenute nella mozione):

questo calo – aggravato anche dal pensionamento del personale anziano specializzato – è stato legato al trasferimento ad altre località (Brindisi, La Spezia, Taranto) di molti lavoratori; oggi all'Arsenale si fa praticamente soltanto manutenzione, mentre ci sarebbe la possibilità – affermano i lavoratori – di maggiore e migliore produttività, anche in collegamento con altri enti militari.

Alla fine l'assemblea auspicava che una sua delegazione incontrasse le autorità militari a Venezia e anche a Roma per ottenere che fosse istituita "una commissione di studio che prenda effettivamente atto della situazione esistente" ("Il Gazzettino", 2 aprile 1982; articolo siglato L.P. – Leopoldo Pietragnoli).

Non c'è notizia di alcun seguito alla mozione, ma si può capire che il vento soffiava in senso contrario. Tre settimane dopo quell'assemblea, infatti, un articolo del giornale informava i veneziani che la Marina militare era intenzionata a ridurre ulteriormente le proprie attività all'Arsenale, e a concedere l'uso di parte dell'area demaniale alla cittadinanza. Il cronista annotava in conclusione – apparentemente senza ironia – che almeno la Marina militare aveva avuto il merito "di mantenere il complesso monumentale in buono stato" ("Il Gazzettino", 22 aprile 1982; articolo di Maurizio Crovato).

In realtà già da due anni era stato aperto un primo varco nella impenetrabilità dell'Arsenale, quando in via sperimentale era stato consentito al pubblico di entrare nelle Corderie ("dopo quattro secoli", commentava Leopoldo Pietragnoli sul *Gazzettino* del 26 luglio 1980) dove era stata allestita la prima mostra internazionale di Architettura della Biennale. Ma rimanevano forti dubbi sulla durabilità di quella iniziativa:

E non occorrerà ricordare quanto travagliata e di difficilissima soluzione sia l'ipotesi di un riutilizzo cittadino dell'enorme complesso, la cui attività propria è ormai limitata. Così, la vernice e la cerimonia di inaugurazione della mostra della Biennale hanno costituito [...] la presa di coscienza da parte di molti della "inutile" esistenza di queste Corderie, sulle quali, a mostra conclusa, caleranno ancora il vincolo e il segreto militare. ("Il Gazzettino", 28 luglio 1980)

Quello che il cronista non poteva prevedere era che da lì a poco, nel settembre dello stesso 1980, venisse nominato comandante della Marina a Venezia l'ammiraglio Renato Fadda, molto più disponibile dei suoi predecessori a estendere l'uso di parti dell'Arsenale al

pubblico – e non solo a quello italiano. Poco dopo l'assemblea degli arsenalotti appena ricordata, arrivarono infatti all'Arsenale degli studenti americani di architettura della Virginia University, accompagnati da loro insegnanti; erano stati invitati dall'ammiraglio a elaborare delle idee sulla conversione dell'Arsenale in struttura civile. Ma l'ammiraglio si muoveva anche sul fronte interno.

È la prima volta che un responsabile dell'Arsenale di Venezia concede un'intervista sulle destinazioni d'uso future dello storico e immenso manufatto – scriveva Maurizio Crovato nella seconda parte di un'inchiesta sull'Arsenale – [...] [L]’ammiraglio si è preso a cuore le sorti dell'Arsenale, mentre, diranno i maligni, poteva starsene calmo e quieto nella poltrona arsenalizia. “Con l'Arsenale sono partito da zero – ci dice – approfondendo un po' la storia e le tematiche attuali. Mi sono chiesto come una chiesa del lavoro simile potesse essere inserita in maniera razionale nella città, senza traumi e senza aspettare lunghi tempi politici, evitando bagnomaria di chiacchiere (...) [S]ono arrivato alla conclusione che la partita si giochi ripopolando Castello (la parte della città più avvilita dalla crisi dell'Arsenale negli anni Sessanta), riconducendo l'artigianato e la piccola cantieristica, risolvendo i problemi di viabilità di Castello Est e di Olivolo. [...] L'Arsenale oggi è sovrabbondante rispetto alle esigenze della Marina, ma siamo anche consapevoli che un enorme monumento artistico non può essere spezzettato o svenduto a scampoli. Rappresenta un unicum urbanistico al pari di Piazza S. Marco”.

L'ammiraglio poi parlò della somma di 500 milioni messa a disposizione dal ministero dei Beni Culturali e Ambientali (ministro Vincenzo Scotti nel governo guidato da Giovanni Spadolini), da utilizzare – come primo passo – per il restauro delle Corderie; alla domanda quali fossero le successive iniziative, Fadda rispose:

“Forse [quelle] concernenti la viabilità e la costruzione, in collaborazione con il CONI, di piscine. Poi non c'è da scordare la voga alla veneta [...] la quale risolverebbe in parte il problema degli spazi acquei e del rimessaggio imbarcazioni. C'è un'altra cosa che riqualificherebbe l'Arsenale dal punto di vista civile: la creazione di un museo aperto di archeologia industriale. Ma è meglio non precorrere i tempi”. (tutte le citazioni da “Il Gazzettino”, 14 maggio 1982)

L'anticipazione dell'ammiraglio riguardava il “piano Arsenale”, di cui si sarebbe incominciato a parlare qualche settimana dopo. Si trattava del progetto di una commissione composta dal ministro Scotti e da suoi collaboratori, dal sindaco (Mario Rigo), dallo stesso ammiraglio Fadda e da due assessori comunali (Domenico Crivellari e Cesare De Michelis). Il *Gazzettino*, almeno questa volta, non sparò ad alzo zero contro la giunta di sinistra, un po' – forse – perché era difficile colpire un bersaglio frammentato, date le diverse opinioni che del futuro dell'Arsenale avevano le stesse parti politiche che la costituivano; e un po' perché il progetto aveva spirito ecumenico, volendo soddisfare un po' tutti.

Il “piano” – scrisse Maurizio Crovato – doveva essere il primo passo di un più vasto “progetto Venezia”, che prevedeva la spesa di 60 miliardi, e partiva dall'assunto di una riduzione della demanialità militare:

Al comando Marina resterà circa un terzo dell'intero complesso nella zona dell'Arsenale vecchio, mentre per usi civili saranno riattati i complessi delle Corderie, della Sala delle armi, delle Officine di artiglieria, delle Gaggiandre, dell'isola delle Vergini, dei capannoni a nord del rio delle Galeazze, dei capannoni cinquecenteschi a nord della Darsena grande, nonché tutta l'area di recente [in realtà: fine Ottocento] imbonimento (Bacini). Circa 20 ettari dei 32 diventeranno quindi civili. Con quale uso? La Commissione ha stabilito, oltre a quelle militari, tre gruppi di attività: 1. produttive, con particolare riferimento alla

cantieristica; 2. culturali e di ricerca; 3. sociali e sportive. È esclusa quindi la residenza primaria – richiesta, quest'ultima, emersa dai pubblici dibattiti di questi giorni.

Quanto ai tempi di realizzazione del progetto, continuava l'articolo, entro quattro mesi doveva essere preparato il piano di intervento finale, con la specificazione delle destinazioni d'uso per i tre gruppi di attività. E l'articolo concludeva:

Due punti sono considerati imprescindibili: l'unità del “monumento” Arsenale e l'unità di progettazione del riuso. Le aree civili, che passeranno al patrimonio pubblico dello Stato, verranno concesse su indicazione degli organi urbanistici della Regione e del Comune. Sulla esclusione della residenzialità primaria, è stato sostenuto (...) che mai nei secoli scorsi c'erano state abitazioni civili all'interno dell'Arsenale. Le migliaia di operai, gli “arsenalotti”, che ci lavoravano, abitavano nella zona di Castello, al di fuori delle mura arsenalizie. (“Il Gazzettino”, 16 luglio 1982)

La seconda metà del 1982 vide un'esplosione di articoli sull'Arsenale,²⁰ ma degli arsenalotti non si parlava più, e d'altra parte erano stati ora ricordati solo come alibi per non escludere la trasformazione di una parte dell'Arsenale in area residenziale. Se ne erano andati a poco a poco quasi tutti (per raggiunti limiti di età, o per trasferimento, se non per licenziamento), nella totale noncuranza della città. Venezia, aveva ormai spostato il baricentro della propria vita sul turismo di massa, con poco o tanto entusiasmo.²¹ Prima di lasciare il comando per essere candidato (con successo) dal Partito Liberale alle elezioni politiche del giugno 1983, il maresciallo Fadda volle dare una dimostrazione delle possibilità di uso civile dell'Arsenale promuovendo un concerto del cantante Claudio Baglioni nel settembre di quell'anno. Era parte del progetto “Caserme aperte” e fu un grande successo. Si scrisse di un’“invasione” di trentamila giovani all'Arsenale, arrivati per lo più in 500 imbarcazioni.²²

Nel 1983 e 1984 si parlò poco del “piano Arsenale”, e quando lo si fece non fu in tono ottimistico, come quando l'esuberante consigliere Augusto Premoli, del Partito Liberale, metteva in guardia dagli “appetiti clientelari intorno all'Arsenale”.²³ Di fronte a questa letargia, l'ex ambasciatore britannico in Italia e divenuto di fatto cittadino veneziano

²⁰ Nel mese precedente sul *Gazzettino* erano apparsi gli articoli: *Arsenale: il “sogno” può diventare realtà* (13 giugno); *Incontro sulle proposte della Democrazia Cristiana. Restituire alla città i luoghi monumentali* (23 giugno); *Venezia: un progetto del Governo farà rivivere l'Arsenale e I dibattiti in città sull'uso dell'Arsenale. Castello al centro di una grossa sfida* (15 luglio). Dopo l'articolo citato, del 16 luglio, si intensificarono gli interventi sull'Arsenale; cfr. ivi, *Arsenale: sollecitato l'uso della parte nord per i cantieri navali* (24 settembre); *Un'intervista al Comandante di Marina Venezia: l'Arsenale al bivio tra cantieri e museo; Un ampio dibattito all'Ateneo Veneto. Arsenale come polo per l'intera città; Graduale e parziale riutilizzo. Cinque ministri fissano le linee di intervento per il “nuovo” Arsenale* (16 ottobre); *Preoccupate parole dell'Ammiraglio Gottardi: garantire all'Arsenale il “piccolo restauro”* (17 ottobre); *Primo giro d'orizzonte nel dibattito in consiglio comunale. La “sfida” dell'Arsenale* (27 ottobre); *Preoccupazioni di “Italia Nostra” per l'Arsenale* (2 novembre); *Una lettera dell'ammiraglio Monassi Capo di Stato Maggiore Marina: “L'Arsenale ai veneziani”* (30 novembre); *Una proposta emersa ieri nell'incontro con Fadda: “L'Arsenale per gli artigiani” e Il nuovo direttore di Architettura [Paolo] Ceccarelli promette: “Progetto 1 – Arsenale”* (10 dicembre).

²¹ Già nel febbraio del 1979 era ritornato il grande carnevale veneziano, che avrebbe avuto un successo insperato (e per alcuni osservatori eccessivo). Il turismo stava così diventando un fenomeno di massa per quasi tutto l'anno. Chissà se per qualcuno di quegli allegri ospiti fastosamente mascherati la parola “arsenalotto” aveva un significato.

²² “Il Gazzettino”, 14, 15 e 17 settembre 1982. Sedici anni dopo – nel 1998 – sarà l'attore Marco Paolini ad allestire uno spettacolo per un pubblico “galleggiante”: il suo monologo si soffermerà sull'ambiguo rapporto dei veneziani con i turisti, sulle acque alte, sull'inquinamento, sullo spopolamento della città e su altri suoi problemi.

²³ “Il Gazzettino”, 23 febbraio 1983.

dalla fine degli anni '60, Sir Ashley Clarke, prese l'iniziativa di promuovere un Comitato Internazionale per la Conservazione e Tutela dell'Arsenale.²⁴

Verso la fine del 1984 le acque furono agitate dalla proposta di Gianni De Michelis di organizzare a Venezia una grande esposizione internazionale – l'Expò – che doveva avere come suo centro l'Arsenale. Ci fu un'altra ondata di articoli, favorevoli e contrari. Alla fine non si fece nulla. Come rimasero sulla carta i vaghi piani di concedere parti dell'Arsenale a Gianni Agnelli (aveva acquistato e rimesso a nuovo Palazzo Grassi) e all'Aga Khan.²⁵ Il presidente della Biennale, architetto Paolo Portoghesi propose di trasferire la Mostra del Cinema dalla sua sede storica del Lido all'Arsenale (con sollevazione degli albergatori e ristoratori lidensi) e allargò poi il suo intervento per suggerire l'allestimento di tutte le attività della Biennale all'Arsenale.²⁶ Fu considerata una provocazione ma qualcosa si mise in movimento, sia pure molto lentamente, e – a partire dalla Biennale del 1999 – furono aperti al pubblico, oltre alle Corderie, numerosi storici edifici nella zona orientale dell'Arsenale.

All'inizio del XXI secolo, nella zona nord si insediarono il centro tecnologico *Thetis* e la società Arsenale di Venezia S.p.A.. La presenza della Marina militare si riqualificò con il trasferimento da Livorno all'Arsenale di quello che era diventato l'Istituto di Studi Militari Marittimi. Nel maggio del 2012 gli occhi del mondo velico entrarono ammirati all'Arsenale in occasione della Coppa America, che vi fu ospitata. Nell'ottobre dello stesso anno fu lanciato l'appello "L'Arsenale alla città", dopo che un progetto parlamentare che prevedeva di dare al Comune di Venezia la proprietà di gran parte del complesso fu sabotato da un emendamento governativo. Nei mesi successivi si mobilitarono il Comune (sindaco, l'avv. Giorgio Orsoni) e molti cittadini, riuscendo alla fine – nel febbraio del 2013 – a raggiungere l'obiettivo. Due articoli trionfali del *Gazzettino* (7 febbraio) si intitolavano: *Il Comune torna padrone* e *Storico accordo ieri [...] per il passaggio delle consegne: Ca' Farsetti "conquista" l'Arzanà*.²⁷ Ma poco più di un anno dopo il sindaco Orsoni fu costretto alle dimissioni, essendo coinvolto nello scandalo del Mose. Le discussioni intorno ai destini e alle destinazioni dell'Arsenale non si fermarono: nel dicembre del 2014 il commissario straordinario Vittorio Zappalorto promosse il "Documento direttore" che però fu subito criticato dal Forum Arsenale, rappresentante le varie associazioni che avevano elaborato progetti per il futuro dell'*Arzanà*.

6. Questa frequente invocazione retorica all'*Arzanà* dantesco non tiene conto che esso non era stato tanto ammirato da Dante per la monumentalità della struttura, quanto per l'operosità, le competenze e le intelligenze delle sue maestranze: protti, marangoni, taglieri,

²⁴ *Arsenale: costituito un Comitato di tutela*, "Il Gazzettino", 19 dicembre 1983; cfr. anche *Le riflessioni del Comitato internazionale per la tutela dell'Arsenale*, ivi, 16 dicembre 1984.

²⁵ "Il Gazzettino", 20 giugno 1986 e 15 febbraio 1987.

²⁶ "Il Gazzettino", 1, 2 e 4 settembre 1986. Vien da pensare, parafrasandola, alla celebre espressione "gattopardesca": proporre di cambiare tutto per non cambiare nulla. La proposta di Portoghesi, peraltro, fu considerata positivamente dal suo collega architetto Mario Dalla Costa, in una "comunicazione" pubblicata con il titolo *L'Arsenale di Venezia: osservazioni e proposte*, "Ateneo Veneto", vol. 25 (n.s.), nn. 1-2, 1987, pp. 181-194. Dalla Costa suggeriva che, accanto all'area che sarebbe rimasta alla Marina militare, ce ne dovesse essere una per "installazioni sportive e produttive ad esse correlate", e una terza – sulla quale si concentrava il suo contributo – che doveva estendersi alla parte monumentale dell'Arsenale, destinata a "museo moderno, inserito in spazi che ne permettano la realizzazione con l'impiego di tecnologie avanzate che consentano l'utilizzo di strutture antiche" (p. 190).

²⁷ Più enfatica la titolazione della *Nuova Venezia*, il secondo quotidiano cittadino a partire dal 1984: *Colpo grosso del Comune: È fatta, l'Arsenale è tornato ai veneziani* (7 febbraio).

alboranti, calafati, remeri, segadori, e tanti altri – gli arsenalotti, insomma.²⁸ Sembra opportuno allora ricordare quei versi, che non dovrebbero provocare anacronistiche nostalgie, ma che non possono non suscitare un po' di malinconia per il tramonto di quel mondo:

Quale nell'arzanà de' Viniziani / bolle l'inverno la tenace pece / a rimpalmare i legni lor non sani, / ché navicar non ponno; in quella vece / chi fa suo legno novo e chi ristoppa / le coste a quel che più viaggi fece; / chi ribatte da proda e chi da poppa; / altri fa remi e altri volge sarte; / chi terzeruolo e artimon rintoppa. (*Inferno*, XXI, 7-15).²⁹

Ma conviene concludere con una nota meno amara, che rivela l'orgoglio dei veneziani per quel lontano e mitico passato. Non c'è a Venezia – infatti – chi non abbia sentito da qualcuno che un suo parente è stato “l'ultimo degli arsenalotti”. Eppure, nel 2015 la Marina militare all'Arsenale occupa ancora una dozzina di dipendenti civili per vari servizi – se si possano chiamare “arsenalotti” è un'altra questione, non solo semantica.³⁰ Se essi costituiscono il nucleo di un rilancio dell'Arsenale, con il Comune come suo “padrone”, per una forte presenza di capacità professionali consone al XXI secolo e organiche alla realtà cittadina, staremo a vedere.

²⁸ Ciò che Marx avrebbe distinto fra “lavoro morto” (edifici, apparati, macchinari) e “lavoro vivente” (la manodopera). Solo che nel lungo percorso dell'Arsenale e degli arsenalotti, il “lavoro vivo” è morto e quello “morto” è sopravvissuto – nelle strutture architettoniche. Quanto ai vari ruoli e alle tante professionalità degli arsenalotti, cfr. Davis, *Costruttori di navi a Venezia* cit., Appendice 2, “Organizzazione della forza lavoro dell'Arsenale alla metà del Seicento”, pp. 313-317.

²⁹ Mi chiedo se sia una forzatura vedere la stessa celebrazione del lavoro umano nell'espressione popolare: “Chi vede Venexia e no vede l'Arsenal, vede el manego e no vede el bocal”.

³⁰ È un po' come la storia dell'*Ultimo dei Mobicani* (romanzo di James Fenimore Cooper): si sa che quel gruppo etnico fu confinato in una riserva nel Wisconsin, dove pare vi esistano tuttora i discendenti.