

**FORUM
FUTURO
ARSENALE**

L'ARSENALE DEI VENEZIANI

PROPOSTE PER IL PIANO DEGLI INTERVENTI DEL SINDACO DI VENEZIA

Associazione Forum Futuro Arsenale – Cannaregio 6131, 30121 Venezia – +39 3357158483
www.futuroarsenale.org – presidenza@futuroarsenale.org – segreteria@futuroarsenale.org

1. Premessa	2
2. Introduzione	4
3. Cosa conviene fare all'Arsenale	5
4. Il coordinamento gestionale	6
5. Gli interventi proposti	8
6. Ricadute economiche	13
7. Le risorse disponibili	14
8. Criteri adottati per la selezione dei progetti proposti	15
9. Interlocutori con cui approfondire la proposta	17
I Progetti: Le aree di possibile intervento	18
I progetti proposti da Forum Futuro Arsenale	19
Progetto 1: Insediamento di due cantieri navali nell'area circostante i bacini di carenaggio piccolo e medio all'Arsenale Nord-Est.	20
Primo Cantiere	20
Secondo Cantiere	24
Progetto 2: Gestione dei bacini di carenaggio, alaggi e movimentazioni	28
Progetto 3: Recupero delle Forge ottocentesche	31
Progetto 4: Museo Vivo delle Imbarcazioni Veneziane	36
Progetto 5: Laboratorio di archeologia sperimentale sulle antiche tecniche di carpenteria navale in legno	40

1. PREMESSA

1.1 Il Forum Futuro Arsenale

Il trasferimento nel 2012 dal Demanio al Comune di Venezia suscitò sin da subito molte attese e mobilità vaste energie cittadine.

Il Forum Futuro Arsenale, nel seguito FFA, nato spontaneamente il 14 ottobre 2012 come comitato e poi costituitosi come associazione¹ nel febbraio 2016, è frutto di quella tensione e della fattiva speranza di un effettivo “ritorno a Venezia e ai veneziani” di questo bene comune.

È una Comunità Patrimoniale (nel quadro della Convenzione del Consiglio d’Europa sul valore dell’eredità culturale per la Società, conosciuta come Convenzione di Faro) impegnata nella tutela e rivitalizzazione dell’Arsenale di Venezia.

Propone, sostiene, stimola e coordina iniziative finalizzate alla collaborazione tra le associazioni che operano a favore dell’Arsenale.

Ha organizzato, nel 2014 e 2015, col Comune di Venezia, le giornate *Arsenale Aperto alla Città*, aprendo il Compendio alla libera circolazione dei visitatori e promuovendo incontri, dibattiti e visite guidate.

Ha organizzato assemblee cittadine, incontri informativi con gli amministratori del Comune, di Consorzio Venezia Nuova (CVN), di Thetis.

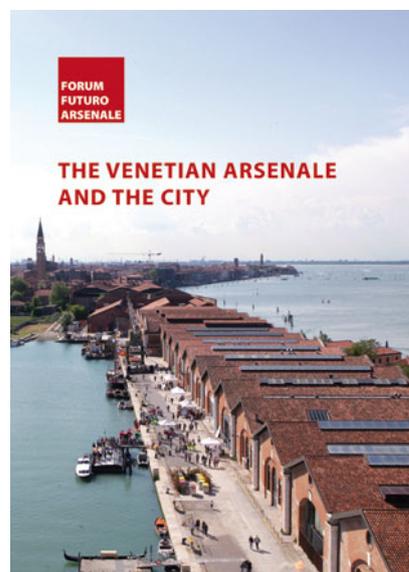
Ha partecipato a tre passeggiate patrimoniali per far conoscere il Compendio anche attraverso i ‘testimoni’ della vita e del lavoro che lì si svolgeva.

Ha organizzato visite tematiche, all’interno delle giornate del *Festival Venezia, città viva*.

Ha partecipato a convegni promossi dall’IUAV.

Per la difesa di questo patrimonio si è appellato alle Amministrazioni Pubbliche, fino al Presidente della Repubblica, intervenendo anche più volte sulla stampa.

Nell’aprile 2015 ha raccolto in un opuscolo le proprie idee e proposte per l’Arsenale. Una versione aggiornata è stata prodotta in lingua inglese nel luglio 2016.



La valorizzazione dell’Arsenale è un compito molto impegnativo che richiede visione, idee, coraggio e una forte solidarietà tra amministrazione e cittadinanza.

¹ Ha sede a Venezia, Cannaregio 6131 ed ha durata illimitata. Sono organi dell’Associazione: l’Assemblea; Il Consiglio Direttivo; Il Presidente; Il Vice-Presidente. L’Assemblea dei Soci è l’organo sovrano del FFA e in via ordinaria si riunisce almeno ogni quattro mesi. Il Consiglio Direttivo viene eletto dall’Assemblea ed è formato da 3 a 7 componenti, e rimane in carica 2 anni. Il Presidente, che ha ampi poteri, è eletto dall’Assemblea, non può svolgere più di due mandati consecutivi e non può partecipare a elezioni pubbliche.

Il FFA vuole contribuire con una serie di proposte articolate e impegnative, tutte coerenti con la visione strategica formulata negli opuscoli sopra citati.

1.2 Gli obiettivi strategici

- L'Arsenale può e deve diventare una fucina di idee, cultura e innovazione capace di attirare nuovi residenti e ri-animare l'intera città con attività produttive alternative alla monocultura turistica di massa;
- tutte le attività che vi si svolgono devono essere compatibili con la storia del luogo e in prevalenza collegate all'idea generale di "civiltà del mare" e produrre occasioni di lavoro in grado cioè di incentivare la residenza nella città d'acqua.
- L'Arsenale deve essere considerato 'bene comune' per la cittadinanza.

1.3 I mezzi per realizzarli

La governance dell'Arsenale deve essere unica, con ampia autonomia decisionale, con la presenza degli enti e concessionari attualmente in Arsenale devono essere rappresentati e anche le associazioni espressione della **cittadinanza** attiva

- La forma sociale per l'organismo di governo proposta è la Fondazione in partecipazione.

1.4 Le proposte concrete

Per uscire dallo stallo servono proposte immediatamente avviabili. Nelle pagine che seguono sono presentate in dettaglio alcune fra le numerose proposte che il FFA ha elaborato negli ultimi anni.

- tutte sono accomunate dall'idea che l'Arsenale sia un valore che genera valore;
- tutte richiedono una forte alleanza tra forze produttive, cittadinanza, amministrazione per l'ottenimento del miglior bene collettivo possibile.

2. INTRODUZIONE

Il Sindaco ha presentato al Consiglio Comunale di Venezia il 15 luglio 2016 un documento di proposta per la formazione del “Piano degli interventi”², strumento di attuazione del Piano di Assetto del Territorio (PAT) – secondo quanto indicato agli articoli 12, 17, 18, 18 bis della Legge regionale 23 aprile 2004, n. 11 *Norme per il governo del territorio e in materia di paesaggio* – invitando tutti i cittadini, gli operatori economici e sociali, i professionisti, i portatori di interessi, gli investitori nazionali ed internazionali, a presentare entro il 30 giugno 2017 (inizialmente il 31 marzo) idee, proposte e progetti per la definizione del nuovo Piano degli Interventi, affinché l’Amministrazione possa valutare tutte le proposte pervenute, attribuendo priorità a quelle ritenute di rilevante interesse pubblico e coerenti con gli obiettivi contenuti nel Documento del Sindaco.

Il Compendio dell’Arsenale (274.000 m²) è il più importante ed articolato bene del Comune di Venezia, e le scelte di utilizzo futuro di questo patrimonio segneranno profondamente l’intera comunità urbana.

Le proposte descritte nel seguito indicano cosa conviene fare **ora** in Arsenale e specificano **interventi subito realizzabili** nella parte non già affidata in concessione pluriennale (aree di tipo 1, 2, 3 dell’arsenale nord e la parte delle aree 11 corrispondente alla porzione Sine Die, indicate nella cartografia allegata), tenendo conto sia dello stato dei luoghi e delle indagini che delle elaborazioni degli uffici comunali.

Le proposte, sono articolate in modo da poter essere recepite nell’ambito del tema strategico delle “Attività produttive tradizionali”³ e nell’ambito tematico “Venezia città antica-residenza e servizi”⁴

² Città di Venezia, *Documento del Sindaco per il Piano degli Interventi*, <https://www.comune.venezia.it/pianointerventi>

³ *ivi* p.19

⁴ *Ivi*, pag 27-29

3. COSA CONVIENE FARE ALL'ARSENALE

Rivitalizzare l'Arsenale è un'occasione per cambiare la città, per farla andare in una direzione diversa dal dilagante business del turismo di massa. L'Arsenale deve diventare una parte viva della città, tutti i giorni dell'anno.

Per questo conviene fare qui quello che non sarebbe possibile realizzare altrove, utilizzando gli spazi e i volumi assolutamente unici, senza alterarli ed evidenziandone il valore storico e culturale.

Occorre adottare un approccio originale per mantenere viva la storia del luogo e degli edifici che non possono essere riconvertiti a utilizzi qualsiasi, come si fa per un capannone dismesso di un'industria del XX secolo.

È opportuno puntare su un mix di prodotti-servizi di alto valore e prezzo in quanto ad alta concentrazione di cultura: i beni più apprezzati sul mercato mondiale, che possono da una parte sostenere i costi legati alla specialità del luogo e dall'altra valorizzare pienamente questa specialità.

Conviene creare all'Arsenale un polo produttivo che valorizzi i mestieri storici di Venezia e offra ai veneziani l'opportunità di riappropriarsi pienamente di un pezzo importante della storia e della cultura della loro città grazie ad occasioni di lavoro diverse da quelle offerte dal turismo, per quanto possibile in linea con la storia dell'Arsenale, fatta di navi, cantieri e formazione.

Per questo è opportuno che la storica cittadella murata si apra alla città e che i suoi spazi aperti si integrino con la rete dei percorsi di Venezia: le nuove attività risulteranno così accessibili e ben apprezzabili.

Le risorse finanziarie per innescare il processo di rigenerazione dell'Arsenale possono essere realizzate dall'incremento atteso del valore attuale del patrimonio.

Stante l'altissimo valore attuale del compendio immobiliare, ancorché non immediatamente utilizzabile, anche un piccolo incremento può essere sufficiente ad innescare il processo di rinascimento dell'area.

Una "Fondazione" o un "Consorzio per l'Arsenale", potrebbe assumere dei mutui decennali innovativi, analoghi a quelli disponibili nei paesi finanziariamente più strutturati, (da studiare d'intesa con gli istituti di credito, garantiti dai diritti di utilizzo di specifiche parti dell'Arsenale, con ammortamento in rate iniziali dei soli interessi e le rate successive di restituzione interessi e capitale).

Ad esempio, ottenuta una somma stabilita per coprire i costi di sistemazione degli immobili (edifici e piazzali) da assegnare ad un cantiere, l'utilizzatore paga gli interessi sul mutuo di cui gode i benefici e alla scadenza, grazie all'avvenuto avviamento dell'impresa, rimborsa il capitale, con un normale finanziamento bancario, altrimenti dovrà restituire l'immobile, a quel punto completato con gli investimenti fatti, immobile che quindi può essere affittato ad un'impresa ad un canone adatto a rimborsare il debito assunto dalla Fondazione.

La stessa Fondazione potrebbe poi organizzare forme di mutualità per la garanzia sul credito commerciale delle imprese insediate.

4. IL COORDINAMENTO GESTIONALE

La gestione dell'Arsenale deve tener conto del contesto urbano in cui questo si colloca.

Il rapporto tra proprietario-concedente e concessionari, imposto dalla legge che ha trasferito al Comune la proprietà di buona parte dell'Arsenale, è per sua natura governato dal perseguimento dell'interesse pubblico, fatto che implica criteri gestionali diversi da quelli della mera convenienza economica che improntano i rapporti tra locatore e locatario.

Il perseguimento dell'interesse pubblico deve pertanto prevedere la partecipazione di tutti i soggetti interessati, concedente, concessionari, portatori di interessi legittimi.

Il Comune, oltre a rendere possibile la rivitalizzazione immediata di tutte le aree del Compendio, deve:

- Istituire un sistema di governance specifico; l'Arsenale non è un immobile ma una parte della città e deve essere governata con modalità specifiche, in accordo con gli insediati e i cittadini.
- Esercitare l'indirizzo, assegnando obiettivi sociali e non solo economici alla gestione del bene, trasferito dallo Stato al Comune proprio per questa indissolubile duplicità di fini che il Comune deve perseguire nel modo più efficace.
- Attrezzarsi per esercitare la sorveglianza sulle strategie e sui risultati economici e sociali della gestione complessiva e su quella dei singoli concessionari.
- Sostenere le attività all'Arsenale con un adeguato sistema di trasporti e collegamenti.
- Sostenere le attività di nuovo insediamento nell'Arsenale con strumenti finanziari innovativi, come prospettato nel capitolo precedente.

Il tema della *governance* è senz'altro complesso: affinché questa sia effettiva occorrerà che accanto al Comune di Venezia si vadano organizzando e coinvolgendo i molti portatori di interesse e di saperi, risorsa indispensabile per il rilancio dell'Arsenale.

Accanto al Comune di Venezia, i principali attori di questo processo sono i cittadini di Venezia.

Per permettere a tutti di partecipare consapevolmente deve pubblicare i conti dei costi e dei ricavi della gestione dell'Arsenale e i costi previsti e i ricavi previsti degli investimenti progettati.

La condivisione di scelte strategiche tra Amministrazione e cittadini le rende più forti e stabili, tali da fornire un riferimento affidabile per gli operatori e per gli investitori.

Il FFA ritiene che la gestione dell'Arsenale non possa essere attuata con le procedure correntemente utilizzate dall'Amministrazione comunale.

L'obiettivo del governo dell'Arsenale è, in primo luogo, la tutela e la sua valorizzazione culturale promuovendone la conoscenza e l'assimilazione nella comunità ed assicurare le migliori condizioni di utilizzazione pubblica. Serve progettualità e fantasia.

Il FFA in questi anni ha proposto la costituzione di una **Fondazione di Partecipazione** per far operare insieme la pluralità di soggetti rilevanti: Comune di Venezia, associazioni cittadine e settore privato.

E' indispensabile elaborare un piano strategico e mettere in opera le strutture gestionali di base (enti strumentali derivati e controllati dalla Fondazione).

Si tratta – ne siamo coscienti – di un processo complesso e non immediato, ma che, se sussiste la volontà, va avviato quanto prima⁵.

La Fondazione potrebbe essere anticipata da forme gestionali più comuni, quali un consorzio degli utilizzatori/concessionari, aperto anche alle associazioni, che curi l'esercizio e la manutenzione degli spazi comuni ripartendone i costi (pulizia, sorveglianza, illuminazione e sottoservizi ecc.), pur mantenendo la proprietà e la gestione pubblica di tutti gli spazi comuni

Nel frattempo, l'Arsenale deve poter vivere sperimentando immediatamente alcune azioni di qualità che ne caratterizzeranno il futuro. Per questo il FFA propone di identificare e selezionare un numero ristretto di progetti di eccellenza, i quali possano indicare operativamente l'agenda e i contenuti di un successivo piano strategico.

La selezione dei progetti di eccellenza – qui ne indichiamo un primo insieme – dovrà seguire i seguenti criteri guida:

- Sostenibilità economica e sociale degli interventi adottati.
- Rilevante impatto sociale ed economico, in particolare per quanto attiene il numero e la tipologia di posti di lavoro creati, al fine di mantenere e attrarre nuovi abitanti a Venezia.
- Estensione dell'indotto economico attivato e la dimensione del circuito di soggetti istituzionali, del sapere e della ricerca coinvolti.
- Un efficace controllo da parte delle istituzioni pubbliche e della comunità sulle iniziative intraprese – iniziative che dovranno essere aperte e in dialogo con il tessuto urbano veneziano e sulle quali trasparenza, controllo e rendicontazione potranno essere assicurate ed esercitate dalla struttura di *governance* dell'Arsenale.

Il futuro dell'Arsenale richiede risorse che andranno ricercate da parte dell'intera comunità dei soggetti coinvolti: si tratterà, in primis, di assicurare le opportune risorse finanziarie.

L'accesso a risorse pubbliche – in particolare comunitarie – può essere garantito solo sviluppando un'efficace struttura di progettazione a partire dagli uffici dedicati e già operanti presso l'Amministrazione comunale.

Andranno inoltre mobilitate risorse private, a condizione che queste rispondano a chiari criteri di selezione: in primis, il carattere sociale degli investimenti messi in opera.

A livello internazionale esistono iniziative con la missione istituzionale di assicurare oltre alla remunerazione economica del capitale investito anche una remunerazione sociale, condivisa e misurabile.

Accanto alla ricerca di risorse finanziarie andranno mobilitate e valorizzate le risorse di sapere e competenza presenti in Città (e che già si occupano attivamente dell'Arsenale) e reso più efficiente il coinvolgimento delle reti universitarie e di ricerca cittadine.

Il futuro dell'Arsenale rappresenta una delle principali sfide per immaginare e costruire il futuro di Venezia. Chiediamo dunque al Sindaco di:

- esplicitare in forma scritta le volontà dell'Amministrazione sull'Arsenale;
- avviare un confronto aperto con l'intera comunità cittadina per identificare le modalità della futura *governance* dell'Arsenale e selezionare un primo gruppo di progetti pilota da realizzare al più presto.

⁵ La Fondazione, attraverso i suoi organi, orienterà e definirà le scelte più appropriate di esercizio e di manutenzione degli spazi comuni tra gli insediati, ripartendone gli oneri. Le spese di manutenzione straordinaria degli spazi comuni resteranno in capo alla proprietà, il Comune, che vi farà fronte con i proventi della concessione/locazione/utilizzo degli altri spazi di proprietà.

5. GLI INTERVENTI PROPOSTI

5.1 Interventi immediati

Sono quattordici interventi e possono nel loro insieme innescare un processo di progressivo rinascimento, portando in Arsenale nuove attività produttive, legate alla manifattura e alla cantieristica, centrate sul recupero e manutenzione delle imbarcazioni in legno, soprattutto storiche e di grandi dimensioni, basata sulla valorizzazione del patrimonio immateriale della comunità veneziana. Il mercato di queste attività è in espansione. A Marghera il progetto di un polo per la manutenzione e ristrutturazione dei grandi yacht, poi arenatosi per problemi legati alla mancata adeguata bonifica dell'area, aveva ottenuto un finanziamento europeo di 5 milioni di euro (DOCUP 2000-2006, Fondi Strutturali Obiettivo 2).

Le aree attualmente abbandonate dell'Arsenale, potranno così essere rivitalizzate facendole uscire da una gestione occasionale e provvisoria (si veda il contratto tra Comune di Venezia e Ve.La S.p.A.), e di riattivare le attività storiche della cantieristica, avviando allo stesso tempo attività formativa e divulgativa legata a quei mestieri, soprattutto quelli storici, diventando così anche polo di attrazione culturale.

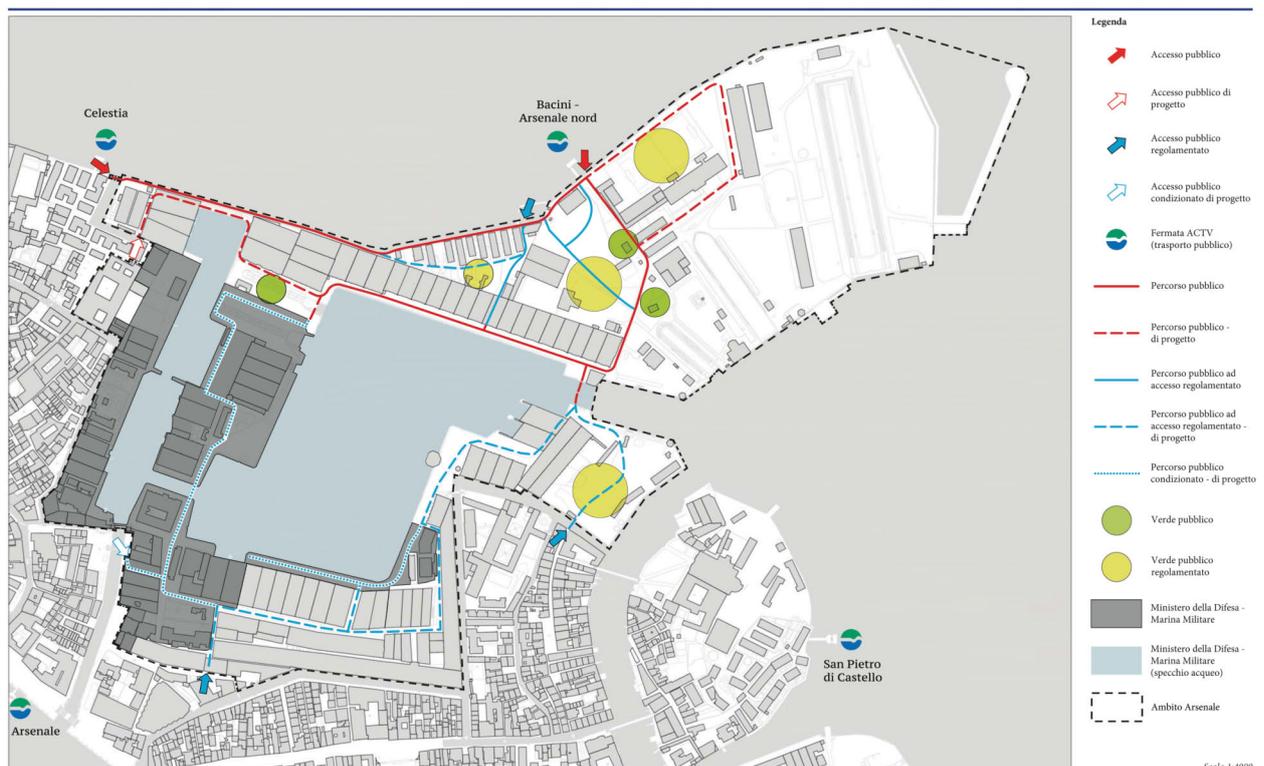
L'Arsenale deve essere aperto al pubblico, uscire dalla prospettiva della conservazione statica per diventare realtà viva al servizio della società.

Gli interventi qui riportati possono partire in parallelo e nel frattempo dovrà essere costituita la fondazione di partecipazione

1. Aperture verso la città e interconnessioni dei percorsi: l'accessibilità e la transitabilità agli spazi è essenziale per favorire l'insediamento di qualsiasi attività. È necessario garantire l'accessibilità pedonale da est ed ovest, da sud e nord integrandola alla rete dei trasporti pubblici.

L'Arsenale deve poter essere raggiunto dalla terraferma e da tutto l'estuario. Sono già stati elaborati dal Comune i progetti per la riorganizzazione delle linee di trasporto lagunare e per i percorsi interni all'Arsenale.

TAVOLA 16: Contenuti progettuali: percorsi e spazi pubblici



2. **Completamento e messa in funzione delle reti tecnologiche di servizio**, in particolare della rete di captazione, convogliamento e depurazione prima del recapito in laguna delle acque reflue e delle acque meteoriche di prima pioggia.

3. **Aree scoperte già in uso al cantiere ACTV**: circa 10.000 m² complessivamente, comprendenti il bacino di carenaggio piccolo (circa 90m x 20m), di cui circa 2.800 m² tra il bacino di carenaggio e la riva adiacente alla Torre di Porta Nuova. L'area ha attualmente alcuni piccoli edifici di servizio ed è parzialmente edificabile sulla base degli strumenti urbanistici vigenti. Dovrebbe esser data in uso/concessione a uno o due cantieri (lo spazio consente di lavorare su una ventina di imbarcazioni di 20÷25 m), specializzati nelle riparazioni di grandi barche storiche in legno. I cantieri dovrebbero avere la possibilità (come già Actv a suo tempo) di utilizzare la riva di Porta Nuova per il loro lavoro. Una porzione della riva, circa 15 m, dovrebbe essere riservata all'affaccio sul canale del plateatico del bar/ristorante collocato nella Tesa 113. Inizialmente, nel caso di affidamento sperimentale (ipoteticamente 10 anni), l'area potrebbe essere attrezzata con strutture leggere a secco o tensostrutture, da destinare a funzioni di ricovero dei materiali e delle attrezzature di cantiere, (in questo modo si potrà mettere al coperto il 30÷35% dell'area a destinazione di falegnameria e uffici). L'ampia area scoperta residua dovrebbe essere destinata a scalo e piazzale di lavoro sulle barche. È opportuno selezionare un gestore (anche non profit) con cui stipulare una concessione semi gratuita per un periodo di dieci anni in cambio di adeguati investimenti per il recupero degli immobili storici e la sistemazione dell'area, sia per quanto riguarda gli impianti tecnologici (reti e depurazione) sia per la cura del verde. Il contratto dovrebbe essere rinnovabile per altri dieci anni, a titolo oneroso e prevedere la possibilità per il Comune di rientrare in possesso dell'area in anticipo qualora si decidesse per un completo recupero della zona.

4. **Bacino di Carenaggio piccolo** (circa 90m x 20m): da destinare ad attività di *refitting* di barche classiche e moderne e attività di servizio alle manutenzioni della Marina Militare, delle imbarcazioni comunali e dei privati, con una formula gestionale flessibile che permetta l'intervento di diversi operatori, anche non insediati all'Arsenale. Primo nucleo di un'iniziativa per mettere a sistema l'utilizzo di tutti e tre i bacini di carenaggio esistenti.

5. **Forge storiche nell'area del cosiddetto Sine Die**: il recupero della tesa già Officina dei Fabbri negli squeri dell'Arsenale Nuovo permette di attivare un'attività di costruzione di elementi in metallo unica in Italia e preziosa per la manutenzione e il restauro delle barche storiche, che può avere clienti in tutta Italia e che può essere associata a una scuola di formazione di respiro europeo. Nell'Officina dei Fabbri esiste tutt'oggi una nappa con forgia di epoca austriaca già agibile quasi da subito mentre le altre 4 sono da restaurare; l'attività potrebbe quindi generare subito reddito. Una volta messa in attività tutta l'officina con le sue 5 nappe, a seconda della risposta del mercato, si può pensare di recuperare la Tesa alle Nappe nell'Arsenale nord.

6. **Tesoni Galeazze Ovest e Recinto delle Polveri** (Capannoni dei profughi giuliani): Il Tesone Nord e il Recinto delle Polveri sono stati concessi al progetto della Fondazione Bucintoro, per la ricostruzione dell'imbarcazione e l'insediamento di laboratori e negozi artigianali di prodotti nautici. Il secondo e terzo Tesone sono stati destinati rispettivamente al deposito comunale delle bissoni da parata, e alla sede della Remiera Francescana. Il primo passo da effettuare è sottoporre a verifica pubblica lo stato di avanzamento del progetto di ricostruzione del Bucintoro e della realizzazione dei laboratori annessi (circa 7.000 m²), e della sua sostenibilità, in collaborazione tra fondazione di gestione e proponenti.

7. **Tesoni Galeazze Est** (attualmente inagibile): L'area compresa nelle ex Grandi Officine (circa 3.000 m²), dopo la pulizia e la messa in sicurezza dei muri portanti e in attesa di restauri edilizi consistenti, potrebbe ospitare strutture leggere, tensostrutture e costruzioni a secco, per il ricovero dei materiali e delle attrezzature di cantiere, la falegnameria e gli uffici. L'area esterna (circa 35x125 m) dovrebbe essere destinata a scalo e piazzale di lavoro sulle barche. Il complesso potrebbe quindi costituire un polo per il recupero, il restauro e la conservazione delle barche tradizionali in legno, tipiche della laguna di Venezia e dell'Adriatico, con l'insediamento di servizi per l'auto-manutenzione delle imbarcazioni dei

veneziani. L'attività potrebbe anche riguardare il recupero e il restauro dei reperti di archeologia navale dell'Adriatico. Gli straordinari relitti del XIV secolo della rascona (23m x 6m) e della galea (38m x 5m) ritrovati in laguna a Boccalama e tuttora sommersi, potrebbero trovare posto in uno dei due Tesoni (24m x 58m) per essere stabilizzati e poi esibiti, iniziando una nuova sezione "archeologica" del museo storico navale. Gli oneri per il consolidamento provvisorio dei muri portanti, per l'attrezzatura dell'area con strutture removibili, e per il mantenimento di quanto realizzato e per la gestione dell'area scoperta, possono essere a carico degli utilizzatori, tramite parziale autofinanziamento. Il contratto di affidamento dovrebbe prevedere il reinvestimento degli utili eventuali nel recupero dell'area.

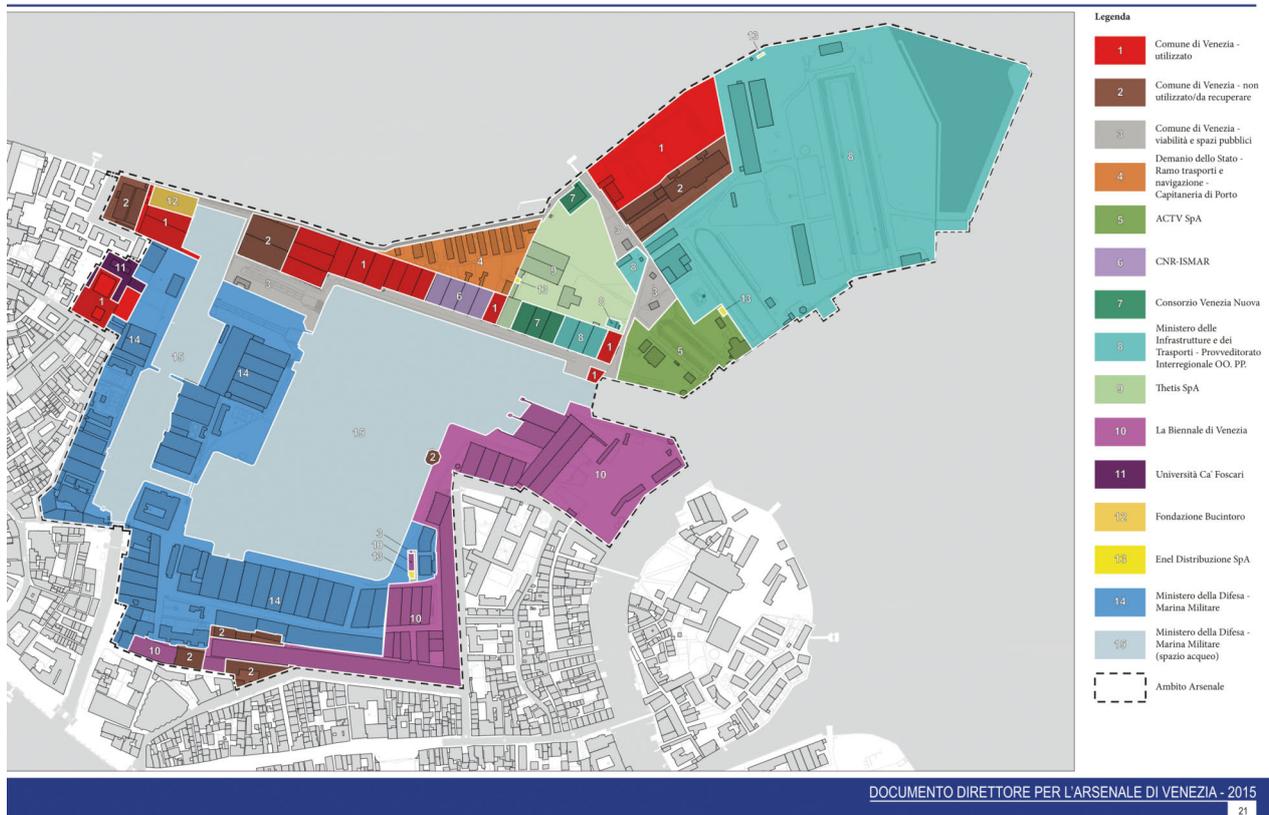
- 8. Tese alle Nappe nell'Arsenale nord:** sono tre capannoni 'passanti' dove far convivere attività espositive e museali (Museo dell'Imbarcazione Tradizionale), attività delle associazioni sportive (Arzanà, il Calcio, Società di Mutuo Soccorso, Società Remiere di Venezia e del Veneto), attività produttive artigianali della tradizione (fabbri, remeri, falegnami, squerarioli, bareteri).
- 9. Museo diffuso:** L'Arsenale dovrà essere visitabile nel suo insieme, comprese le porzioni affidate in concessione attraverso opportuni accordi, in modo che tutti i veneziani, compresi quelli del territorio metropolitano, possano imparare a conoscere quanto appartiene loro; l'associazione delle guide specializzate dovrebbe promuovere anche l'apposizione di una opportuna segnaletica informativa, la realizzazione di filmati illustrativi da proiettare in una sala di attesa e la preparazione delle visite da realizzare nella Tesa 113. Questa attività permette inoltre di vivificare gli spazi aperti al pubblico.
- 10. Aree Ministero delle Infrastrutture e Trasporti attualmente occupate dalle installazioni per la gestione e manovra del MOSE e dai previsti impianti per i servizi a supporto della manutenzione delle paratoie.** Con un diverso assetto degli impianti di manutenzione dei cassoni delle paratoie, o con il loro spostamento a Marghera, è possibile prevedere l'uso dei bacini di carenaggio Medio e Grande, per attività di *refitting* e manutenzione di grandi yacht e navi commerciali. La messa a sistema in coordinamento con i cantieri navali e la gestione unitaria dei tre bacini di carenaggio può garantire al prospettato polo delle tecnologie nautiche un supporto unico nel mediterraneo. Solo il Comune poi può spingere ora il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti-Provveditorato interregionale alle OO.PP. e il suo Concessionario, a rivedere i progetti da rendere esecutivi.
- 11. Banchina nord della Darsena Grande: museo galleggiante di navi e imbarcazioni storiche,** da visitare ed utilizzare per gite nella laguna.
- 12. Attivazione di attività immateriali di promozione dell'Arsenale:** marchio "Made in Arsenale", visite guidate agli spazi aperti e agli edifici in ore e giorni concordati con gli utilizzatori, promozione delle attività di uso dell'Arsenale da parte dei cittadini e delle associazioni veneziane.
- 13. Traghetto di collegamento non occasionale tra Arsenale nord e Arsenale Sud/Giardino delle Vergini.** Pontile e imbarcazione potrebbero essere realizzati e mantenuti dalle nuove attività insediate all'Arsenale che ne dovrebbero anche assicurare l'esercizio.
- 14. Aree concesse alla Biennale:** è necessario rendere fruibile tutto l'anno ai residenti della città storica e delle isole gli spazi aperti in concessione, anche durante i mesi di chiusura; e consentire l'ingresso gratuito alle esposizioni almeno un giorno alla settimana, a modello di quanto già altre Fondazioni d'arte hanno istituito in città.

5.2 Le concessioni vigenti: attività da mantenere e da trasformare

Lo sviluppo delle attività della Biennale è essenziale per arricchire la sua presenza nell'Arsenale e nella città. Nel consolidare la propria presenza in Arsenale, la Biennale dovrebbe provare il modo di favorire l'integrazione di tutto l'Arsenale nella città grazie a nuovi percorsi di attraversamento e connessione,

andando oltre il previsto utilizzo pubblico degli spazi ottenuti in concessione quando questi non vengono utilizzati per le proprie attività, secondo il regolamento associato al contratto di concessione stipulato con il Comune: Giardino delle Vergini, banchine e rive della Darsena Grande.

TAVOLA 9: Usi e concessioni attuali



Le concessioni vigenti possono tuttavia essere migliorate nelle prospettive future.

Le altre attività che già animano l'Arsenale vanno mantenute nelle seguenti porzioni affacciate sulla Banchina della Novissima:

- **Tese alle nappe, Tese di San Cristoforo e Tese 98-100:** mantenimento dell'utilizzo da parte di Ve.La S.p.A. per attività espositive e incontri, fino a che non si riesca ad attivare iniziative permanenti a maggior valore culturale e con maggiori ricadute occupazionali. Agli attuali utilizzi effimeri dovrebbero poter essere sostituiti o affiancati utilizzi di maggior durata e maggiore sintonia con la storia e la vocazione dell'Arsenale, da attivare con contratti diretti con il Comune: laboratori artigianali, negozi, aree espositive temporanee, museo della nautica lagunare (per esempio facendovi confluire le collezioni dell'Associazione Arzanà, complementari a quelli del Museo Navale).
- **Tese 101, 102, 103, 104:** utilizzate da ISMAR-CNR a cui deve anche essere garantito l'utilizzo di accosti per i mezzi nautici utilizzati per le proprie attività di ricerca.
- **Tesa 105:** utilizzata dal Comune come accesso presidiato al compendio Arsenale.
- **Tesa 106:** concessa a Thetis a cui va garantito l'accesso dalla riva al complesso di spazi ed edifici in uso.
- **Tese 107, 108, 109:** sede del Consorzio Venezia Nuova
- **Tese 110, 111, 112:** affidate al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per essere utilizzate per le attività di controllo e manovra MO.S.E. e di gestione tecnico-amministrativa delle attività di manutenzione. Le parti non ancora recuperate o non più in uso potrebbero essere utilizzate per insediare nuove imprese nel settore dell'ingegneria dell'ambiente e laboratori di facoltà universitarie compatibili con la storia e il futuro del compendio.
- **Tesa 113:** da destinare a centro servizi dell'area, con bar, accoglienza e informazione, cucine del ristorante, bookshop, ritrovo per le visite guidate, spogliatoi e depositi per le attività di manutenzione ordinaria dell'area dell'arsenale nord, ecc.

- **Torre di Porta Nova:** spazio espositivo e galleria d'arte, gestito da Ve.la spa, da mettere in collegamento funzionale alla Tesa 113 per attività di supporto compatibili con gli attuali vincoli.
- **Darsena Grande e Canale delle Galeazze:** la Marina Militare dovrebbe concedere l'uso condizionato alle remiere per scopi didattici, culturali e ricreativi, con possibilità di ormeggio per barche tradizionali e di interesse storico, comprese le imbarcazioni e le navi costituenti la sezione galleggiante e navigante del Museo Storico Navale.
- **Area Ministero Infrastrutture e Trasporti** (con edifici per la manutenzione del MO.S.E., la mensa, l'ex bunker sommergibilisti, ecc.): le attività di manutenzione delle paratoie del MO.S.E. devono essere realizzate in modo da non ostacolare l'utilizzo cantieristico dei Bacini di Carenaggio, senza monopolio del CVN, trasferendole preferibilmente a Marghera.

5.3 Prospettive da definire

L'utilizzo delle seguenti aree deve essere approfondito, verificando le ipotesi del *Documento Direttore 2015* elaborato dagli uffici comunali.

- **Aree scoperte adiacenti alla fermata ACTV Bacini:** mantenimento dei campi sportivi da rugby e calcio in gestione ad associazioni sportive a meno che queste aree non possano essere utilizzate per una diversa configurazione delle attività di manutenzione delle paratoie del MOSE, liberando così le aree circostanti i bacini di carenaggio medio e grande. In questo caso le attività sportive potrebbero essere trasferite nelle aree non utilizzate dai Cantieri ACTV a Sant'Elena.
- **Aree comunali comprendenti ex Immobile Sommergibilisti:** troveranno una destinazione dopo che le altre iniziative si saranno stabilizzate. La realizzazione di residenze che garantiscano la presenza permanente di persone nell'Arsenale dovrebbe essere considerata, così come la realizzazione di un immobile tecnologico per uffici cablati, atto a ricevere le attività tecniche e amministrative che dovessero lasciare le tesse storiche in cui sono attualmente insediate.

5.4 Piano strategico per l'Arsenale e utilizzo delle aree pubbliche a Venezia est

I piani urbanistici vigenti indicano cosa si può e cosa non si può fare all'Arsenale.

Va definito cosa conviene fare, aggiornando le strategie a grande scala, e a medio e lungo termine.

A partire da quello che esiste ma non è mai stato apertamente discusso e approfondito.

La definizione delle strategie per l'Arsenale deve essere condotta congiuntamente alla revisione delle destinazioni d'uso delle importanti aree pubbliche circostanti l'Arsenale. Sono in via di elaborazione progetti di trasformazione per molte aree pubbliche, che possono essere migliorati con una progettazione e una gestione coerente, senza interferenze e sovrapposizioni. Diversi programmi in corso riguardano la nautica. Sono pensabili sinergie tra le iniziative ma devono essere anche ben definite le specificità per il compendio dell'Arsenale.



6. RICADUTE ECONOMICHE

Togliere rapidamente dall'abbandono gli edifici, permette al Comune di ridurre drasticamente le sue responsabilità e le spese di manutenzione, oltre a sostenere nuove attività e occupazione generando reddito e introiti.

Le ricadute economiche dirette non sono tuttavia le più importanti.

Ridare vita ad un complesso abbandonato da decenni è una prova delle capacità di fare e non subire da parte della città.

Creare un punto focale per le attività della nautica lagunare avrà ricadute su tutti i "marina" del territorio metropolitano e potrà permettere di mettere in rete, con una visibilità internazionale, le imprese di servizio alla nautica. Non è irrealistico che si possa giungere ad un brand *Made in Venice* per la nautica tradizionale storica così come esiste per il vetro.

Dare spazio all'artigianato di qualità potrà sicuramente favorire l'integrazione con le altre attività presenti in Arsenale, sia quelle legate alle tecnologie del mare – che hanno bisogno di costruire prototipi e che a loro volta possono mettere a disposizione i laboratori e le conoscenze chimico-fisiche – sia quelle legate alla produzione dell'arte contemporanea sempre più concepita *site specific* – con allestimenti, costruzione di installazioni e opere d'arte, restauro, solo per citare alcune possibilità.

7. LE RISORSE DISPONIBILI

Sono molto importanti e vanno oltre la mera disponibilità degli immobili ricevuti dallo Stato, e che hanno un valore commerciale superiore al mezzo miliardo. Anche nello stato attuale questo patrimonio può generare opportunità di lavoro e di reddito: le nuove imprese hanno spesso bisogno di poco e soprattutto di spazio a basso costo. Quelle attive in centro storico fanno fatica a sopravvivere per mancanza di spazi adeguati a costi sostenibili, per cui finiscono per andare in terraferma.

Grazie al perdurare delle tradizioni nautiche, a Venezia e nell'estuario vivono persone che hanno acquisito capacità e manualità preziose e non disponibili altrove, capacità ora poco e male utilizzate.

Il Comune di Venezia, i suoi funzionari e quelli delle sue partecipate hanno maturato esperienze concrete in questi anni, compresa quella di Arsenale di Venezia Spa, che possono essere messe a frutto.

I soggetti privati che si insedieranno negli spazi attualmente non affidati in concessione hanno singolarmente esigenze finanziarie modeste a cui potranno probabilmente far fronte grazie all'attuale congiuntura del mercato. Il Comune potrebbe tuttavia promuovere forme di solidarietà tra gli insediati per aumentare la leva finanziaria sulle garanzie offerte da ciascuno (Confidi).

Se poi il Comune sostiene attivamente le iniziative degli insediati questi potranno accedere a finanziamenti europei e ai programmi nazionali e regionali.

Le attività economiche insediate e quelle che aspirano a stabilirsi dentro l'Arsenale devono predisporre un piano finanziario con il quale dimostrare la redditività dell'impresa e la capacità di onorare i canoni di concessione/affitto da versare al Comune per la locazione delle aree; oppure, al posto del canone, offrire la messa in sicurezza e la manutenzione delle aree concesse. Altre aree sono concesse invece a titolo gratuito.

8. CRITERI ADOTTATI PER LA SELEZIONE DEI PROGETTI PROPOSTI

Gli interventi proposti costituiscono un 'piano di semina' di nuove iniziative con l'obiettivo di raggiungere una massa critica per realizzare un piccolo distretto produttivo, grazie ai processi di selezione e di integrazione delle attività iniziali.

Fondamentale poi uscire dall'Arsenale Nord e rompere la situazione di stallo in cui giace l'area del cosiddetto del *Sine-Die*, grazie ad accordi con la Marina Militare, anche per singole porzioni.

a) Coerenza con i processi di trasformazione urbana a scala più vasta

Questi processi riguardano sia il sestiere di Castello est che le adiacenti isole di Certosa, Vignole e Sant'Andrea.

Come già scritto, è necessario coordinare le fasi di progettazione ed intervento minimizzando interferenze e sovrapposizioni, promuovendo sinergie tra le iniziative pubbliche e quelle private e definendo il ruolo che l'Arsenale può assumere nello sviluppo dei progetti nelle aree adiacenti.

b) Realizzabilità immediata

È urgente far uscire dal limbo il compendio dell'Arsenale che attende da cinque anni l'avvio delle iniziative rese possibili dal trasferimento al Comune della proprietà delle aree e degli immobili non più necessari alla Marina Militare (art. 34 Legge 17 dicembre 2012, n. 221).

È irrealistico pensare di utilizzare l'ampia parte dell'Arsenale attualmente non in concessione pluriennale (Arsenale Nord) solo per attività occasionali e attendere la conclusione dei processi di revisione dei piani urbanistici o la formazione di una proposta organica da parte di soggetti esterni all'Amministrazione comunale. Senza utilizzatori stabili e sensibili alla manutenzione del bene, il degrado procede inevitabilmente.

Sono infatti vigenti strumenti urbanistici sufficienti ad approvare interventi di respiro pluriennale che permettano di sperimentare l'insediamento di nuove attività.

c) Reciprocamente compatibili

Addirittura in sinergia. Artigianato di alto livello chiama artigianato di alto livello. Più cresce la base di attività più crescono le opportunità per i servizi e le produzioni specializzate di livello superiore. La creazione di un punto focale altamente riconoscibile permette di mettere a sistema le attività del territorio, in una logica di distretto.

d) Sostenibili e reversibili

Le proposte individuate non trasformano gli immobili esistenti in modo irreversibile, e con criteri di intervento flessibili possono essere sostituite da altre senza dover operare sulla consistenza fisica del bene.

Permettono di sperimentare l'insediamento di attività e di processi che hanno avuto successo altrove.

Ma è necessario attribuire spazi e immobili a soggetti che sappiano e possano averne cura.

La sostenibilità deve essere economica ma anche sociale.

La sostenibilità del singolo progetto deve poter essere confermata da valutazioni a scala più vasta.

e) In grado di aumentare il valore culturale e non solo monetario dei beni

L'Arsenale rigenerato è la conferma della cultura nautica di Venezia, che non è solo voga e vela al terzo, della sua perdurante passione marinara, anche ora che il suo porto è migrato in terraferma da un secolo.

f) Con ricadute positive sull'intera città storica

Lo svuotamento della città storica da parte dei residenti è dovuto non solo ai costi delle abitazioni ma anche alle difficoltà che trovano le attività e le occupazioni non legate al turismo, che necessitano di spazi adatti a costi sostenibili, non cioè alterati dalla speculazioni dell'industria del turismo di massa.

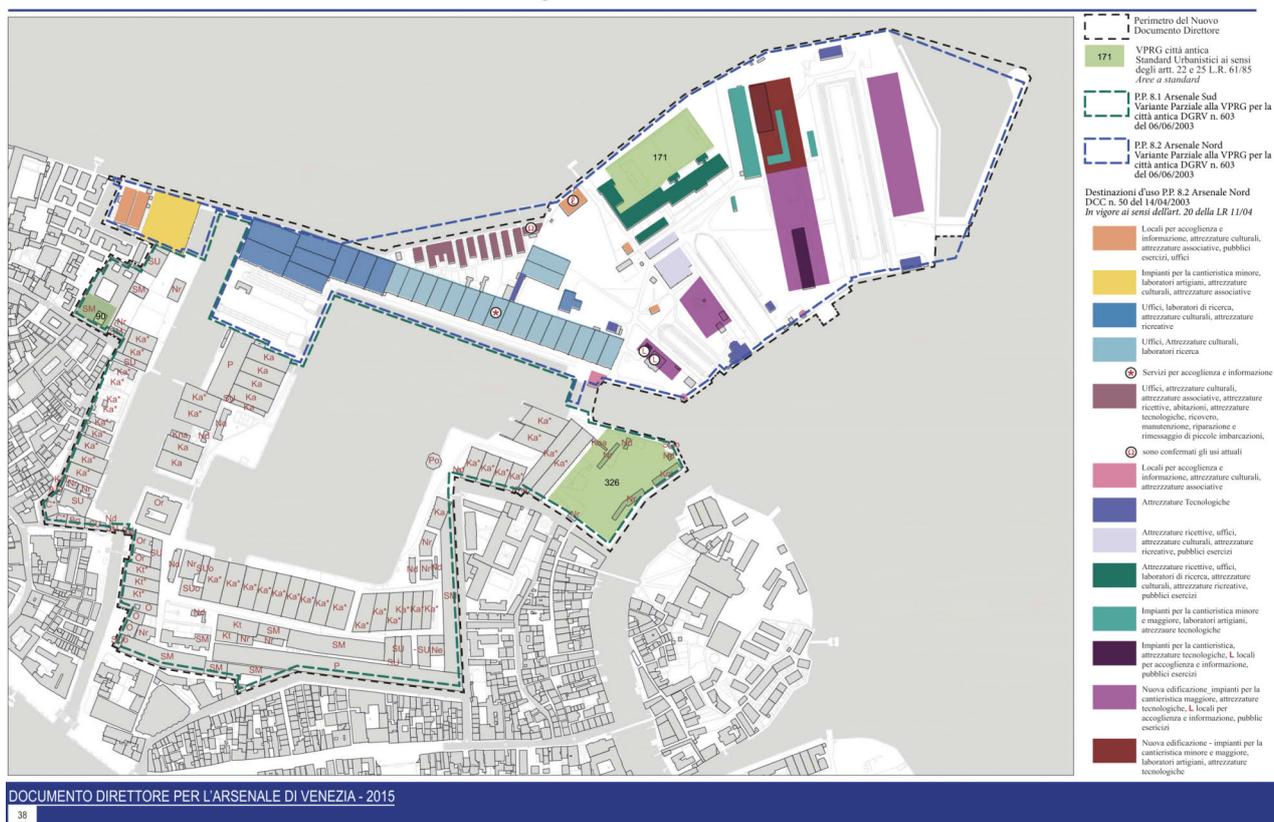
g) Compatibili con le attuali attività dei concessionari pluriennali

All'Arsenale vi sono attività insediate gestite da:

- la Marina Militare, che all'Arsenale ha localizzato attività di servizio strategiche, e che può essere interessata a basarvi naviglio speciale (imbarcazioni storiche e sportive a vela, oceanografiche, ecc.).
- la Biennale, che della rigenerazione urbana ha fatto un tema centrale nelle ultime edizioni della Mostra Internazionale di Architettura.
- il sistema Ministero delle Infrastrutture e Trasporti/Consorzio Venezia Nuova/Thetis.
- a cui si aggiunge il piccolo ma molto importante polo di ricerca rappresentato dall'ISMAR-CNR, anch'esso con la sua piccola flotta di battelli

Premessa fondamentale, per la buona riuscita dell'insediamento di nuove attività, è *stabilire relazioni efficaci e durature* con La Biennale e la Marina Militare. Il successo del programma, infatti, dipende dagli accordi tra i soggetti insediati. Non infatti sarebbe possibile collegare e transitare tra Arsenale nord e Arsenale sud, connettendo in un unico percorso musei, mostre, attività produttive e di ricerca e la città.

TAVOLA 13: Sintesi della strumentazione urbanistica vigente - Destinazioni d'uso



9. INTERLOCUTORI CON CUI APPROFONDIRE LA PROPOSTA

Oltre a Comune e Municipalità di Venezia sono tutti portatori di interessi:

a) I proprietari e i concessionari insediati nel Compendio

- Ministero della Difesa: Marina Militare e Arma dei Carabinieri
- Comune di Venezia, la sua organizzazione e le sue partecipate
- Fondazione La Biennale di Venezia
- Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti - Provveditorato OOPP Triveneto
- Consorzio Venezia Nuova e sue collegate
- ISMAR-CNR
- Thetis
- Remiera Francescana
- Fondazione Bucintoro

b) Le associazioni e le organizzazioni non profit.

- l'Associazione Forum Futuro Arsenale.
- le Associazioni degli Artigiani, presenti nel territorio, che costituiscono oggi l'unica forza produttrice di beni e depositaria delle conoscenze e dei saperi veneziani legati all'acqua.

c) I cittadini di Venezia.

Lo scopo del Forum è difendere e promuovere l'Arsenale come Bene Comune, sostenendo il controllo diretto dei cittadini, con forme di gestione e controllo innovative, attraverso le loro varie organizzazioni di cittadinanza attiva e sistemi di consultazione pubblica strutturati e periodici, quali la Fondazione di Partecipazione.

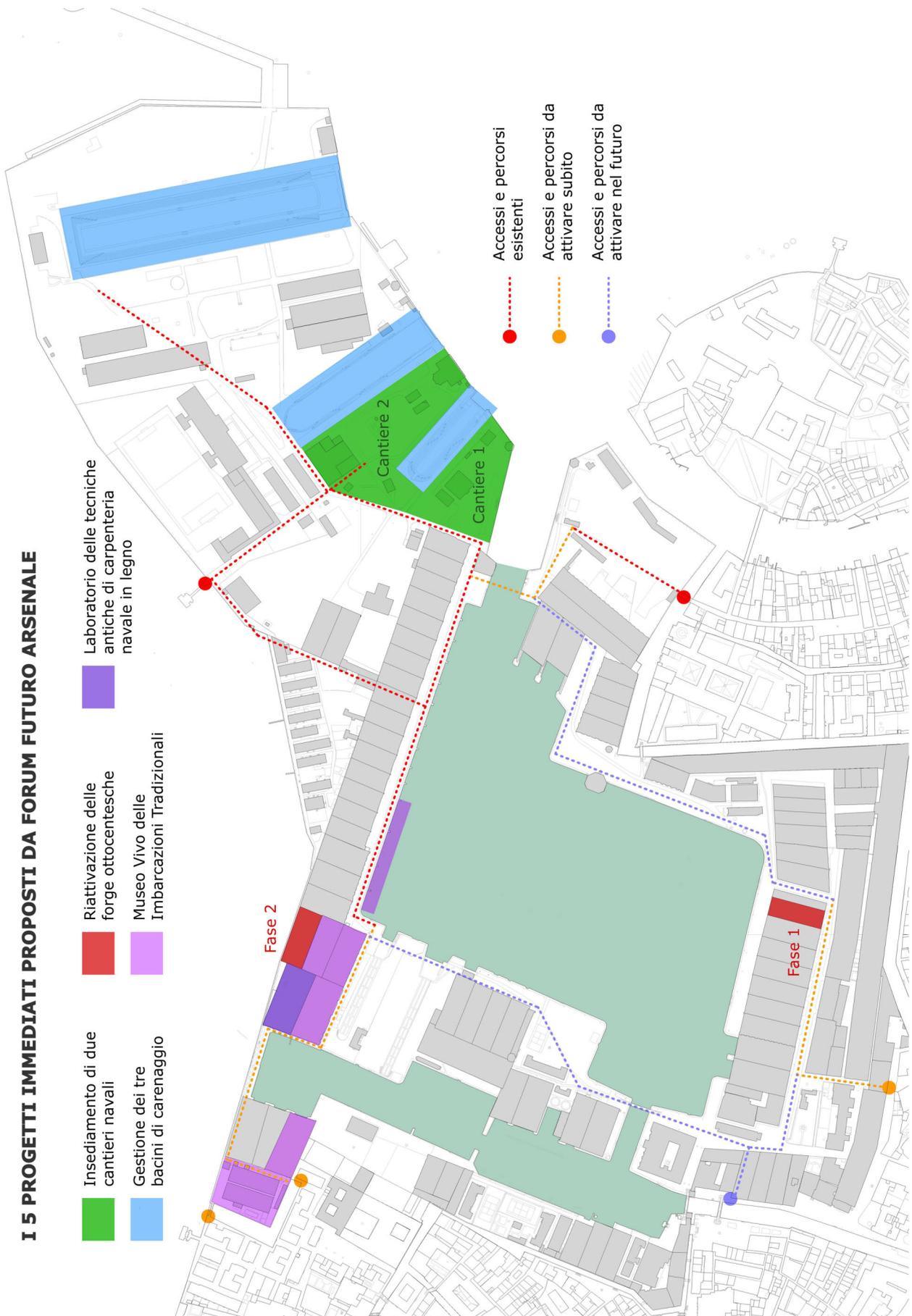
d) Le imprese interessate ad insediarsi all'Arsenale.

I PROGETTI: LE AREE DI POSSIBILE INTERVENTO

AREE DI POSSIBILE TRASFORMAZIONE A BREVE TERMINE

- A. Tesoni Galeazze Ovest e Recinto delle Polveri**
Il primo Tesone e il Recinto delle Polveri sono destinati al progetto della Fondazione Bucintoro, per la ricostruzione dell'imbarcazione e l'insediamento di laboratori e negozi artigianali di prodotti nautici. Il secondo e terzo Tesone sono destinati al deposito comunale delle bissonne da parata, e alla sede della Remiera Francescana
- B. Tesoni Galeazze Est:**
(attualmente inagibile) area destinata al recupero, al restauro e alla conservazione delle barche tradizionali in legno della laguna di Venezia
- C. Tese alle Nappe:**
sono tre capannoni "passanti" dove far convivere attività espositive e museali (Museo Imbarcazione Tradizionale), attività delle associazioni sportive (Arzanà, il Calcio, Società di Mutuo Soccorso, Società Remiere di Venezia e del Veneto), attività produttive artigianali della tradizione (fabbri, remieri, falegnami, squeranioli, bareteri)
- D. Tese di San Cristoforo e Tese 98-100 Novissima Granda:**
mantenimento dell'utilizzo da parte di VELA spa per attività espositive e incontri, laboratori artigianali, negozi, aree espositive temporanee, con ristrutturazione e recupero delle tese ammalorate
- E. Tese 101-104 Novissima Granda:**
utilizzate da ISMAR-CNR
- F. Tese 105, Thetis e CVN:**
mantenimento delle attività ed eventuale recupero delle parti non più utilizzate per inseguire nuove imprese nel settore dell'ingegneria dell'ambiente e di facoltà compatibili con la storia e il futuro del compendio
- G. Area Ministero Infrastrutture e Trasporti:**
utilizzata per il centro di gestione e manovra delle opere del MOSE
- H. Tese di Loreto:**
da destinare a centro servizi dell'area, con bar, accoglienza e informazione, cucine del ristorante, bookshop, ritrovo per le visite guidate, spogliatoi e depositi per le attività di manutenzione ordinaria dell'area dell'arsenale nord, ecc.
- I. Torre di Porta Nova:**
galleria d'arte, in collegamento con la Tesa 113 per attività di supporto compatibili con gli attuali vincoli
- J. Bacino di Carenaggio piccolo:**
Cantieri per refitting di barche classiche e moderne e attività di servizio alle manutenzioni della M.M., delle imbarcazioni comunali e dei privati
- K. Aree scoperte già in uso al cantiere ACTV:**
ad uso del cantiere, compatibilmente con il plateatico del bar collocato nella Tesa 113
- L. Caserma Sommergibilisti:**
troveranno una destinazione dopo che le altre iniziative si saranno stabilizzate.
- M. Aree scoperte tra Arsenale Nord e Arsenale Sud**
- N. Aree scoperte adiacenti alla fermata ACTV "Bacini":**
mantenimento dei campi sportivi da rugby e calcio in gestione alle associazioni sportive
- O. Darsena Grande e Canale delle Galeazze:**
la Marina Militare concede l'uso condizionato alle remiere per scopi didattici, culturali e ricreativi, con possibilità di ormeggio per barche tradizionali e di interesse storico.
- P. Squeri dell'Arsenale Nuovo:**
Laboratori artigiani dedicati alla formazione e a supporto alla produzione artistica
- Q. Ufficio Congeneratori-Aggiustatori:**
Laboratori per la produzione di manufatti tradizionali (corderie e velerie) e a supporto della produzione artistica
- R. Squeri dell'Arsenale Nuovo con Squeri Acquatici:**
da integrare nel circuito museale e nella attività sportiva
- S. Area Ministero delle Infrastrutture e Trasporti:**
attualmente occupate dai cantieri per impianti per la manutenzione del MOSE. Spostando a Marghera la manutenzione, è possibile prevedere l'uso dei Bacini di carenaggio "medio" e "grande" per attività di refitting e manutenzione di grandi yacht

I PROGETTI PROPOSTI DA FORUM FUTURO ARSENALE



Progetto 1:

Insedimento di due cantieri navali nell'area circostante i bacini di carenaggio piccolo e medio all'Arsenale Nord-Est.

Insedimento di due cantieri di riparazioni e manutenzioni navali e di una società di gestione dei bacini di carenaggio, degli accosti (compresi i mezzi di sollevamento) e dei percorsi per la movimentazione a terra degli scafi tra i cantieri e gli accosti.

Primo Cantiere

1) Localizzazione

Area a sud ovest del bacino piccolo (ex Actv)



2) Attività Prevista

Riparazione e manutenzione di imbarcazioni soprattutto tradizionali e in legno.

Il trasferimento all'Arsenale, in spazi ampi ed attrezzati, rappresenta per un cantiere veneziano un'opportunità preziosissima per uscire dalla routine e dai vincoli operativi a cui è costretto dalla localizzazione storica dentro Venezia.

I nuovi spazi possono permettere di affrontare nuove sfide tecniche, nuovi mercati aggiuntivi rispetto a quelli serviti dalla localizzazione storica che non vengono abbandonati, pur mantenendo le tradizioni tecniche e il *know how* delle proprie maestranze e la rete di fornitori e collaboratori.

Naturalmente la nuova collocazione della produzione e i nuovi mercati serviti obbligheranno ad un miglioramento della organizzazione che deve crescere in qualità ed efficienza e non solo in volume.

A Venezia circa 350 addetti lavorano nella manutenzione e riparazione di imbarcazioni. In gran parte si tratta di attività costrette in spazi angusti, occupati da lungo tempo. Un po' di mobilità renderebbe dinamico questo settore produttivo e permettendo di allargare il mercato. La nautica da diporto e quella professionale sono infatti cresciute molto negli ultimi decenni.

3) *Mercato Previsto*

Dovrebbe articolarsi in tre segmenti principali:

- 3.1) Barche da lavoro, in ferro e in resina, a motore.
- 3.2) Barche da diporto in legno e resina, a vela e a motore.
- 3.3) Barche storiche da diporto in legno, a vela e a motore.

La dinamica di questi mercati è diversa. Mentre i mercati delle barche da lavoro e delle barche da diporto moderne sono consolidati ed essenzialmente dei mercati di ambito veneziano/lagunare, con una dinamica modesta, l'attuale piccolo mercato per le imbarcazioni storiche potrebbe essere invece molto interessante; poiché si tratta di un ampio mercato nazionale a respiro internazionale, anche una piccola quota può generare un ampio fatturato.

Condizione per sviluppare questo mercato è l'impegno alla qualità e quindi alla scelta dei materiali e alla formazione delle maestranze.

4) *Connessioni e sinergie con altre attività*

Officina esterna specializzata in riparazione motori e servizi di manutenzione.

Forniture specializzate dalla terraferma in cui ci sono gli ampi spazi produttivi necessari.

Servizi di gestione bacino di carenaggio e alaggio e messa in acqua imbarcazioni.

5) *Spazi per le attività previste nell'area del cantiere*

L'area ammonta complessivamente a circa 4.200 m² di cui circa 700 m² coperti da edifici esistenti.

5.1) Piazzali (circa 3.500 m² complessivi) attrezzati e parzialmente coperti (almeno 600 m²) per:

- Lavaggio e pulizia delle imbarcazioni.
- Riparazione e manutenzione dello scafo/opera viva, dell'opera morta e degli interni.
- Riparazione e manutenzione dell'alberatura e del sartame.
- Smontaggio e montaggio sistemi di propulsione, motori.
- Allestimento imbarcazioni
- Attesa lavorazioni e consegna

I piazzali devono permettere di tenere molte più imbarcazioni di quelle effettivamente in lavorazione, almeno una dozzina, di diverse dimensioni.

Per lavorare al coperto, la cosa più pratica sarebbe poter utilizzare capannoni estensibili x ricovero delle barche ammalorate e per eseguire le attività di manutenzione.

5.2) Officina meccanica (circa 120 m² coperti).

5.3) Officina fabbrile (circa 100 m² coperti).

5.4) Officina ampia di falegnameria (circa 200 m² coperti).

5.5) Magazzini e depositi (circa 230 m² coperti)

- magazzino per conservare il legname (circa 120 m² coperti);
- magazzino per le lamiere e i profili in ferro (circa 75 m² coperti);
- magazzino per i prodotti chimici e le vernici (circa 30 m² coperti).

I magazzini devono essere collegati alle aree di lavorazione e ben separati per gestire adeguatamente le diverse problematiche di controllo dei rischi di incendio; nei depositi si devono poter utilizzare dei mezzi per la movimentazione.

5.6) Ufficio tecnico e spazio tracciamento (circa 150 m² coperti) per una/due persone saltuariamente.

5.7) Ufficio amministrazione e archivio, per due/tre persone (circa 50 m² coperti).

5.8) Spogliatoi e bagni (circa 100 m² coperti complessivamente), suddivisi per il personale (per circa 12-15 persone) e bagni per visitatori/clienti, saletta sosta.

Gli spazi coperti permanenti descritti (circa 950 m²) possono essere reperiti negli edifici esistenti che hanno una superficie di piano lorda di oltre 1.100 m².

6) *Esigenze specifiche*

Accesso alla riva e possibilità di utilizzare sistemi di alaggio e sollevamento adeguate.

Possibilità di tenere ormeggiate alla riva le barche per lavorarci senza metterle a terra, per eseguire piccoli interventi di riparazione interna e manutenzione.

Connessioni alle reti infrastrutturali adeguate, per energia elettrica, gas, telecomunicazione acqua potabile e fognatura. In particolare i piazzali di lavoro e deposito e le banchine devono essere attrezzati con rete di pozzetti di captazione delle acque meteoriche con separazione tra acque di prima pioggia e acque di seconda pioggia scaricabili in laguna (da verificare) e con connessione alla rete di captazione e convogliamento a depurazione delle acque reflue, così come esiste per la riva nord del bacino interno dell'arsenale.

I costi del servizio idrico (fornitura e depurazione) devono essere gli stessi di quelli sopportati dagli analoghi utenti urbani veneziani.

Il servizio di raccolta rifiuti deve poter essere usufruito agli stessi costi degli analoghi utenti del resto della città storica.

7) *Articolazione dell'Intervento*

7.1) Un primo gruppo di interventi, a cura del proprietario (Comune di Venezia) dovrebbe riguardare le opere di lunga durata che possono essere ammortizzate sul lungo periodo in quando non sono funzionali ad uno specifico utilizzo; il relativo costo dovrebbe essere recuperato con il canone di concessione /di affitto:

- Sistemazione piazzali.
- Adeguamento impianti tecnologici di rete.
- Consolidamento strutturale edifici esistenti da conservare e rifacimento delle coperture.

L'investimento della proprietà dovrebbe poter essere contenuto in circa 2÷3 milioni di euro ed essere ammortizzato in vent'anni, grazie al canone di affitto/concessione del complesso (area ed edifici), che dovrebbe remunerare l'investimento effettuato al 2,5÷3 %; l'ammortamento dell'investimento dovrebbe essere rimandato ad un secondo momento, quando l'attività si sia stabilizzata e fosse in grado di pagare affitto/canone più alto o al momento di un cambio di attività.

7.2) Il secondo gruppo di interventi, direttamente funzionali invece alla attività che si deve insediare, dovrebbe essere realizzata a cura e spese del concessionario/affittuario:

- Allestimento spazi coperti per il lavoro e il deposito, utilizzando in primo luogo gli edifici esistenti e realizzando nuovi edifici solo se necessario. Il criterio operativo dovrà essere quello di consolidare l'esistente, eliminando ogni superfetazione inutile, in modo da minimizzare la spesa.
- Allestimento di uffici, spogliatoi e servizi.
- Realizzazione degli impianti tecnici di rete a valle dei punti di consegna degli enti erogatori dei servizi pubblici (acqua potabile, eventuale acqua dolce di recupero, antincendio, rete acque reflue, gas, telecomunicazioni, elettricità), in modo da rispondere alle esigenze dell'impresa nel rispetto delle normative di sicurezza, sotto la sua responsabilità.
- Installazione di mezzi per la movimentazione dei materiali.
- Installazione di eventuali presidi antieffrazione e di sicurezza.

L'investimento dell'impresa insediata potrebbe essere contenuto in circa 600÷800 mila euro ed essere ammortizzato in dieci anni.

8) *Soggetti partecipanti alla realizzazione*

La selezione dell'impresa concessionaria dovrebbe avvenire con una procedura negoziata ad evidenza pubblica, in modo da ottimizzare le ricadute occupazionali e la valorizzazione dei saperi e dei mestieri tradizionali veneziani e le sinergie con gli altri insediamenti, da trattare tutti in modo coordinato e non separato.

Dovranno inoltre essere fatti accordi con i gestori degli impianti e delle reti del compendio e con i titolari delle competenze sugli specchi acquei interessati dalle attività in acqua.

9) *Risorse mobilitate*

9.1) L'impresa nel trasferirsi e nello sviluppare la propria attività dovrà assicurarsi di disporre del know how necessario nonché delle risorse umane adeguate, per qualità, competenza e numero. La preparazione delle risorse umane dovrebbe procedere parallelamente ai lavori di preparazione dell'area e degli immobili, con un investimento che non può non essere a carico dell'impresa.

9.2) L'impresa insediata dovrà ricorrere ad un finanziamento per affrontare le spese di trasferimento e di insediamento nella nuova collazione.

Questo credito deve poter essere assistito da garanzie, solo in parte reperibili nei diritti reali sugli immobili avuti in concessione/affitto e negli investimenti su questi effettuati dall'impresa. Una qualche forma di assistenza pubblica dovrebbe essere trovata.

9.3) L'avvio di una nuova più ampia attività nel nuovo insediamento comporterà sicuramente maggiori esigenze di credito commerciale e industriale (leasing sui macchinari?) per cui dovranno essere trovate forme adeguate di garanzia, anche di tipo consortile.

10) Connessioni e sinergie con altre iniziative

L'insediamento di due imprese vicine e l'avvio di una nuova impresa per la gestione dei bacini dovrebbe essere sufficiente a realizzare una massa critica adeguata a sostenere la gestione delle reti tecniche di servizio.

11) Ricadute attese a 3 e 5 anni

Il primo risultato dell'operazione è rappresentato dal mantenimento di un'attività altrimenti in prospettiva destinata a chiudere per l'impossibilità di risolvere nell'attuale sede le problematiche di adeguamento alle normative urbanistiche e ambientali, con conseguente perdita di almeno una decina di posti di lavoro, di reddito e di tasse per la città.

Il fatturato atteso dovrebbe partire dai 400.000 euro all'anno e crescere nel giro di tre anni di almeno 25% all'anno per poter sostenere i costi della nuova collocazione.

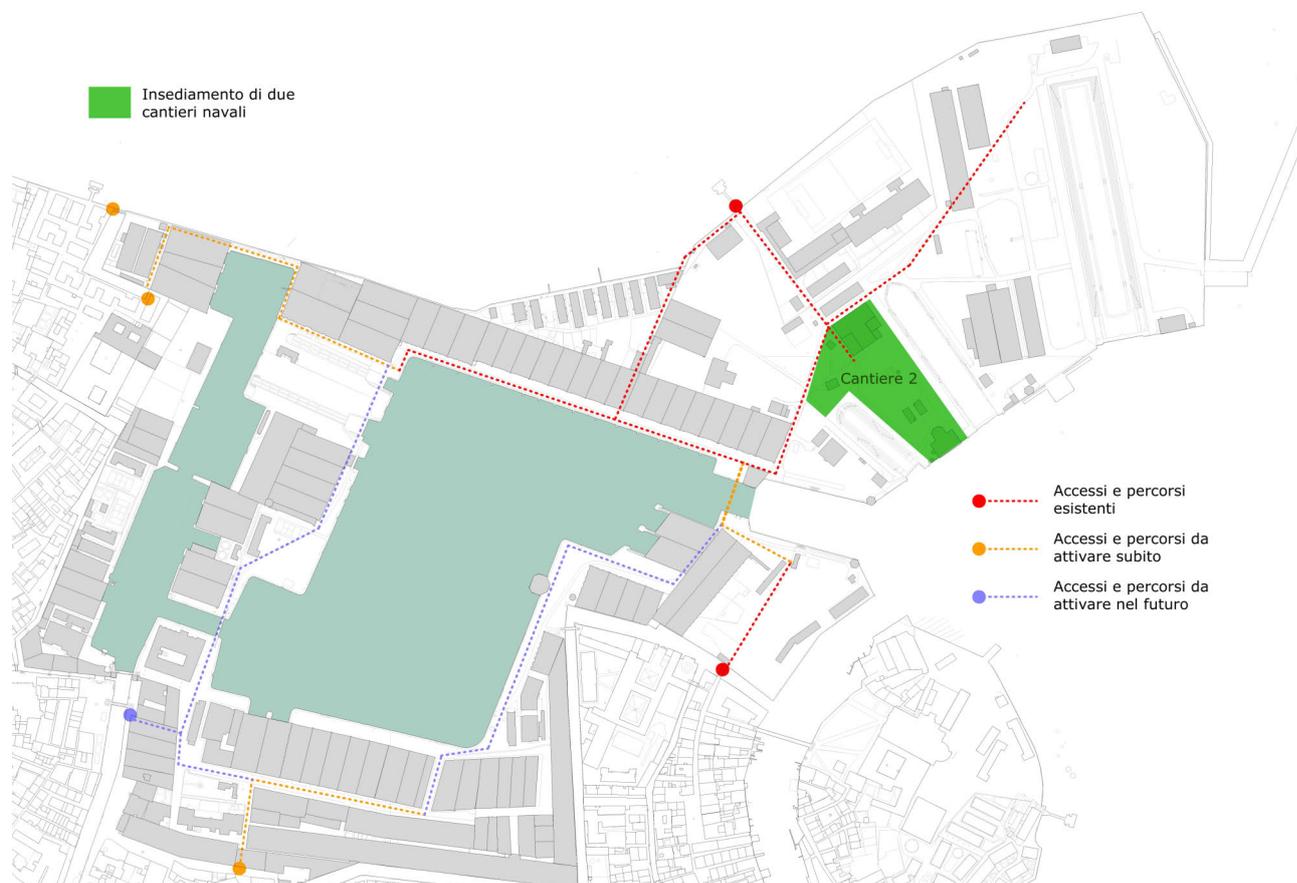
Questi costi dovrebbero essere ridotti al minimo in questo periodo di avvio e consolidamento.

L'occupazione a 5 anni dovrebbe aggirarsi sui 12-15 addetti fissi.

Secondo Cantiere

1) Localizzazione

Area tra i bacini di carenaggio piccolo e medio.



2) Attività Prevista

Sostanzialmente valgono le ipotesi descritte per il Cantiere 2. La maggiore superficie, la collocazione tra i due bacini di carenaggio e il più complesso accesso alle sponde di allaggio e varo dovrebbero portare ad un diversa attività, più orientata alle imbarcazioni grandi.

3) Mercato Previsto

Dovrebbe articolarsi in tre segmenti principali:

- 3.1) Barche da lavoro, in ferro e in resina, a motore.
- 3.2) Barche da diporto in legno e resina, a vela e a motore.
- 3.3) Barche storiche da diporto in legno, a vela e a motore.

4) Connessioni e sinergie con altre attività

Motoristica esterna.

Officina esterna specializzata in riparazione motori e servizi di manutenzione.

Forniture specializzate dalla terraferma in cui ci sono gli ampi spazi produttivi necessari.

Servizi di gestione bacino di carenaggio e allaggio e messa in acqua imbarcazioni.

5) Spazi per le attività previste nell'area del cantiere

L'area ammonta complessivamente a circa 9.200 m² di cui circa 750 m² coperti da edifici esistenti.

- 5.1) Piazzali (circa 8.500 m² complessivi) attrezzati e parzialmente coperti (almeno 600 m²) per:
 - Lavaggio e pulizia delle imbarcazioni.
 - Riparazione e manutenzione dello scafo/opera viva, dell'opera morta e degli interni.

- Riparazione e manutenzione dell'alberatura e del sartame.
- Smontaggio e montaggio sistemi di propulsione, motori.
- Allestimento imbarcazioni
- Attesa lavorazioni e consegna

I piazzali devono permettere di tenere molte più imbarcazioni di quelle in lavorazione, almeno una dozzina, di diverse dimensioni.

Per lavorare al coperto, la cosa più pratica sarebbe poter utilizzare capannoni estensibili x ricovero delle barche ammalorate e per eseguire le attività di manutenzione.

5.2) Officina meccanica (circa 100 m² coperti).

5.3) Officina fabbrile (circa 100 m² coperti).

5.4) Officina ampia di falegnameria (circa 200 m² coperti).

5.5) Magazzini e depositi (circa 230 m² coperti)

- magazzino per conservare il legname (circa 120 m² coperti);
- magazzino per le lamiere e i profili in ferro (circa 75 m² coperti);
- magazzino per i prodotti chimici e le vernici (circa 30 m² coperti).

I magazzini devono essere collegati alle aree di lavorazione e ben separati per gestire in modo adeguato le diverse problematiche di controllo dei rischi di incendio; nei depositi si devono poter utilizzare dei mezzi per la movimentazione.

5.6) Ufficio tecnico e spazio tracciamento (circa 150 m² coperti) per una/due persone saltuariamente.

5.7) Ufficio amministrazione e archivio, per due/tre persone (circa 50 m² coperti).

5.8) Spogliatoi e bagni (circa 100 m² coperti complessivamente), suddivisi per il personale (per circa 12-15 persone) e bagni per visitatori/clienti, saletta sosta.

Gli spazi coperti permanenti anzidetti (circa 950 m²) non possono essere reperiti negli edifici esistenti, in quanto il principale (circa 375 m²) è l'edificio storico delle pompe a servizio del bacino di carenaggio medio. È prevedibile quindi si debba procedere alla demolizione dei due edifici più piccoli e alla costruzione di un nuovo capannone, sempre garantendo l'accessibilità ai piazzali di lavoro da parte dei carri porta imbarcazioni che assicurano il collegamento con le sponde di alaggio e varo.

6) *Esigenze specifiche*

Accesso alla riva e possibilità di utilizzare sistemi di alaggio e sollevamento adeguate.

Possibilità di tenere ormeggiate alla riva le barche per lavorarci senza metterle a terra, per eseguire piccoli interventi di riparazione interna e manutenzione.

Connessioni alle reti infrastrutturali adeguate, per energia elettrica, gas, telecomunicazione acqua potabile e fognatura. In particolare i piazzali di lavoro e deposito e le banchine devono essere attrezzati con rete di pozzetti di captazione delle acque meteoriche con separazione tra acque di prima pioggia e acque di seconda pioggia scaricabili in laguna (da verificare) e con connessione alla rete di captazione e convogliamento a depurazione delle acque reflue, così come esiste per la riva nord del bacino interno dell'arsenale.

I costi del servizio idrico (fornitura e depurazione) devono essere gli stessi di quelli sopportati dagli analoghi utenti urbani veneziani.

Il servizio di raccolta rifiuti deve poter essere usufruito agli stessi costi degli analoghi utenti del resto della città storica.

7) *Articolazione dell'Intervento*

7.1) Un primo gruppo di interventi, a cura del proprietario (Comune di Venezia) dovrebbe riguardare le opere di lunga durata che possono essere ammortizzate sul lungo periodo in quando non sono funzionali ad uno specifico utilizzo; il relativo costo dovrebbe essere recuperato con il canone di concessione /di affitto:

- Sistemazione piazzali.

- Adeguamento impianti tecnologici di rete.
- Consolidamento strutturale edifici esistenti da conservare e rifacimento delle coperture.

L'investimento della proprietà dovrebbe poter essere contenuto in circa 2÷3 milioni di euro ed essere ammortizzato in vent'anni, grazie al canone di affitto/concessione del complesso (area ed edifici), che dovrebbe remunerare l'investimento effettuato al 2,5÷3 %; l'ammortamento dell'investimento dovrebbe essere rimandato ad un secondo momento, quando l'attività si sia stabilizzata e fosse in grado di pagare affitto/canone più alto o al momento di un cambio di attività.

7.2) Il secondo gruppo di interventi, direttamente funzionali invece alla attività che si deve insediare, dovrebbe essere realizzata a cura e spese del concessionario/affittuario:

- Costruzione e allestimento degli spazi coperti per il lavoro e il deposito, utilizzando in primo luogo gli edifici esistenti e realizzando nuovi edifici solo se necessario. Il criterio operativo dovrà essere quello di consolidare l'esistente, eliminando ogni superfetazione inutile, in modo da minimizzare la spesa.
- Costruzione e allestimento di uffici, spogliatoi e servizi.
- Realizzazione degli impianti tecnici di rete a valle dei punti di consegna degli enti erogatori dei servizi pubblici (acqua potabile, eventuale acqua dolce di recupero, antincendio, rete acque reflue, gas, telecomunicazioni, elettricità), in modo da rispondere alle esigenze dell'impresa nel rispetto delle normative di sicurezza, sotto la sua responsabilità.
- Installazione di mezzi per la movimentazione dei materiali.
- Installazione di eventuali presidi antieffrazione e di sicurezza.

L'investimento dell'impresa insediata potrebbe essere contenuto in circa 1,5 milioni di euro ed essere ammortizzato in dieci anni.

8) *Soggetti partecipanti alla realizzazione*

La selezione dell'impresa concessionaria dovrebbe avvenire con una procedura negoziata ad evidenza pubblica, in modo da ottimizzare le ricadute occupazionali e la valorizzazione dei saperi e dei mestieri tradizionali veneziani e le sinergie con gli altri insediamenti, da trattare tutti in modo coordinato e non separato.

Dovranno inoltre essere fatti accordi con i gestori degli impianti e delle reti del compendio e con i titolari delle competenze sugli specchi acquei interessati dalle attività in acqua.

9) *Risorse mobilitate*

9.1) L'impresa nel trasferirsi e nello sviluppare la propria attività dovrà assicurarsi di disporre del know how necessario nonché delle risorse umane adeguate, per qualità, competenza e numero. La preparazione delle risorse umane dovrebbe procedere parallelamente ai lavori di preparazione dell'area e degli immobili, con un investimento che non può non essere a carico dell'impresa.

9.2) L'impresa insediata dovrà ricorrere ad un finanziamento per affrontare le spese di trasferimento e di insediamento nella nuova collazione.

Questo credito deve poter essere assistito da garanzie, solo in parte reperibili nei diritti reali sugli immobili avuti in concessione/affitto e negli investimenti su questi effettuati dall'impresa. Una qualche forma di assistenza pubblica dovrebbe essere trovata.

9.3) L'avvio di una nuova più ampia attività nel nuovo insediamento comporterà sicuramente maggiori esigenze di credito commerciale e industriale (leasing sui macchinari?) per cui dovranno essere trovate forme adeguate di garanzia, anche di tipo consortile.

10) *Connessioni e sinergie con altre iniziative*

L'insediamento di due imprese vicine e l'avvio di una nuova impresa per la gestione dei bacini dovrebbe essere sufficiente a realizzare una massa critica adeguata a sostenere la gestione delle reti tecniche di servizio.

11) Ricadute attese a 3 e 5 anni

Il primo risultato dell'operazione è rappresentato dal mantenimento di un'attività altrimenti in prospettiva destinata a chiudere per l'impossibilità di risolvere nell'attuale sede le problematiche di adeguamento alle normative urbanistiche e ambientali, con conseguente perdita di almeno una decina di posti di lavoro, di reddito e di tasse per la città.

Il fatturato atteso dovrebbe partire dai 400.000 euro all'anno e crescere nel giro di tre anni di almeno 25% all'anno per poter sostenere i costi della nuova collocazione.

Questi costi dovrebbero essere ridotti al minimo in questo periodo di avvio e consolidamento.

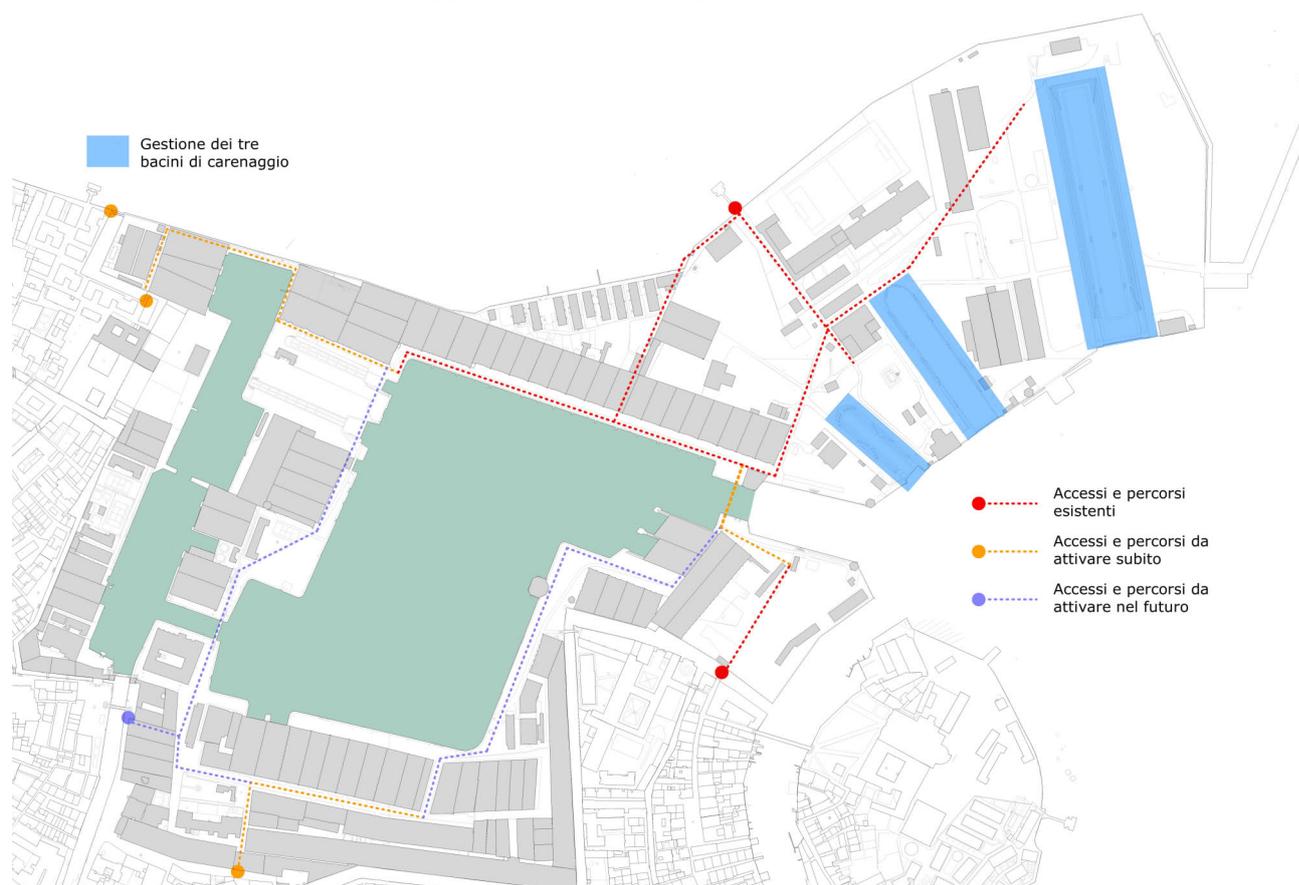
L'occupazione a 5 anni dovrebbe aggirarsi sui 12-15 addetti fissi.

Progetto 2: Gestione dei bacini di carenaggio, alaggi e movimentazioni

L'attività è coordinata con quella dei cantieri navali di riparazione, manutenzione e restauro delle imbarcazioni e con l'eventuale attività di manutenzione delle paratoie del MOSE e dei mezzi di servizio.

1) Localizzazione

Arsenale Nord-Est, bacini di carenaggio piccolo, medio e grande.



2) Attività Prevista

Acquisizione in concessione dei bacini di carenaggio piccolo e medio e delle rive per poterli mettere a disposizione di terzi, conseguente gestione e manutenzione dei bacini di carenaggio, esercizio delle operazioni di riempimento e svuotamento, esercizio e manutenzione dei mezzi di sollevamento a servizio dei bacini e delle banchine (due gru moderne su binario per il bacino medio, una gru su binario per il bacino piccolo, una girevole sulla riva di Porta Nuova), esercizio e manutenzione dei mezzi di sollevamento in sponda ed esercizio e manutenzione dei dispositivi per la movimentazione a terra delle imbarcazioni (carrelli, invasi, trattori elettrici, ecc.).

È possibile che, a seguito della messa a punto delle operazioni di manutenzione delle paratoie del MOSE, anche il bacino di carenaggio grande possa essere gestito in modo aperto ai terzi e che quindi venga preso in gestione in modo da ampliare l'offerta e garantire le massime sinergie nell'uso e nella manutenzione ed esercizio di tutti e tre i bacini.

3) Mercato Previsto

È costituito in primo luogo dai cantieri insediati (si veda Progetto 1, Cantiere 1 e 2). Altri utenti potranno essere i cantieri navali veneziani, gli operatori attivi nella manutenzione delle opere alle bocche e gli altri insediati nell'arsenale (ad esempio ISMAR-CNR e Thetis), interessati a lavorare

direttamente o con proprie imprese sui propri mezzi specializzati. Anche la manutenzione del MOSE, in particolare quella dei mezzi di servizio, potrebbe avvenire nei bacini.

4) *Connessioni e sinergie con altre attività*

L'integrazione con le attività manifatturiere di riparazione navale e di manutenzione nautica dell'Arsenale permette sinergie operative e nell'offerta di servizi sul mercato nazionale e sul più ampio mercato mediterraneo.

5) *Spazi per le attività previste nell'area del cantiere*

L'area asservita ai due impianti del bacino di carenaggio piccolo (90m x 20m) e quello medio (125m x 28m) ammonta complessivamente a circa 15.000 m².

6) *Esigenze specifiche*

La modernizzazione e messa a norma degli impianti idraulici di svuotamento e riempimento dei bacini deve essere completata.

I dispositivi di sollevamento devono essere collaudati e registrati.

Devono essere riviste le recinzioni per separare le aree di diversa competenza; queste dovranno avere dei tratti mobili in modo da poter eventualmente associare il bacino e l'area ad esso perimetrale a uno dei cantieri contermini oppure garantire l'indipendenza delle lavorazioni eseguite.

7) *Articolazione dell'intervento*

Sistemazione dei piazzali e delle vie di corsa per la movimentazione via terra delle imbarcazioni.

Costruzione delle recinzioni fisse e mobili.

Allestimento di un ufficio tecnico e amministrativo in uno degli edifici dell'Arsenale est già utilizzati dai cantieri navali CNOMV (circa 150 m² coperti) e di spogliatoi e bagni per il personale, saletta sosta (circa 100 m² coperti), complessivamente circa 250 m².

La competenza per i lavori dovrebbe essere suddivisa in due parti:

7.1) Il primo gruppo di interventi, a cura del proprietario (Comune di Venezia) dovrebbe riguardare le opere di lunga durata che possono essere ammortizzate sul lungo periodo in quando non sono funzionali ad uno specifico utilizzo; il relativo costo dovrebbe essere recuperato con il canone di concessione /di affitto:

- Sistemazione piazzali
- Adeguamento impianti tecnici, idraulici, di sollevamento e movimentazione
- Adeguamento delle reti tecnologiche.

L'investimento della proprietà dovrebbe poter essere contenuto in circa 2÷3 milioni di euro ed essere ammortizzato in vent'anni, grazie al canone di affitto/concessione del complesso (area ed edifici), che dovrebbe remunerare l'investimento effettuato al 2,5÷3%; l'ammortamento dell'investimento dovrebbe essere rimandato ad un secondo momento, quando l'attività si sia stabilizzata e fosse in grado di pagare affitto/canone più alto o al momento di un cambio di attività.

7.1) Il secondo gruppo di interventi, direttamente funzionali invece alla attività del gestore, dovrebbe essere realizzata a cura e spese del concessionario/affittuario:

- Allestimento di uffici, spogliatoi e servizi.
- Acquisizione di mezzi gommati per la movimentazione delle imbarcazioni su carrello.
- Installazione dei presidi antieffrazione e di sicurezza.

L'investimento dell'impresa insediata potrebbe essere contenuto in circa 800mila euro ed essere ammortizzato su dieci anni.

8) *Soggetti partecipanti alla realizzazione*

La società di gestione dovrebbe essere promossa dal comune e richiamare anche altri interessati ad una corretta gestione degli impianti nonché di quanti come ACTV dispongono di conoscenze tecniche operative specifiche per aver lavorato in passato nell'area.

9) *Risorse mobilitate*

L'impresa non quasi bisogno di personale e può avere piccoli costi generali, se ha personale esperto e competente nella gestione.

Potrebbe infatti delegare la realizzazione delle attività di manutenzione navale da effettuare nei bacini ai cantieri navali adiacenti o ad impresa esterne di servizio.



Progetto 3: Recupero delle Forge ottocentesche

Recupero delle forge dell'Arsenale e riattivazione della produzione di componenti in acciaio forgiato destinati prioritariamente alla manutenzione e recupero delle imbarcazioni storiche.

1) Localizzazione

Fase 1. Le attività verranno sviluppate nelle tesse delle Ex Officine Calderai e Fabbri Arsenale Sud (tre tesse trasformate in capannoni nel 1891), sul cui lato est esistono tutt'oggi quattro forge in buono stato, di cui una con cappa funzionante.

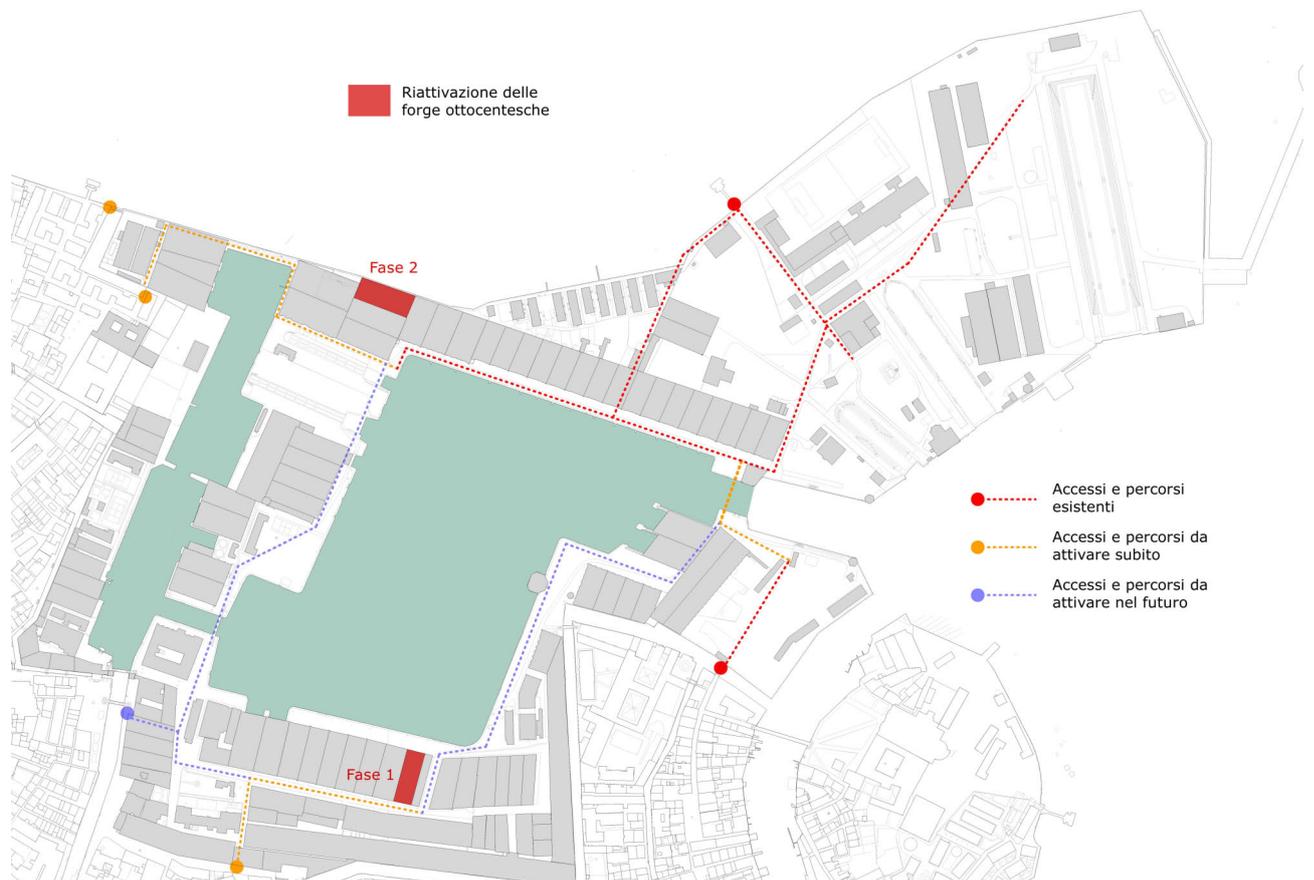
La copertura è già opportunamente configurata per la fuoriuscita dei fumi.

La superficie coperta è di circa 1.000 m².

Il capannone e gli edifici circostanti, di proprietà comunale sulla base del Verbale di perimetrazione e delimitazione del 6 febbraio 2013, sono attualmente in consegna *Sine Die* alla Marina Militare, che potrebbe tuttavia essere interessata alla loro restituzione al fine di localizzarvi un'attività fondamentale per le manutenzioni e riparazioni dei propri mezzi storici e da regata, che in prospettiva potrebbero avere base all'Arsenale di Venezia. La verifica di questa disponibilità è evidentemente preliminare all'avvio del progetto.

L'Officina Fabbri, ancora conservata grazie al fatto di essere in capo alla Marina Militare, è l'ultimo luogo che ancora mantiene la sua originaria funzione oltre che strumenti di lavoro storici; non ha poi vissuto le "sterilizzazioni" subite dal resto dell'Arsenale dove gli strumenti e i macchinari rimasti sono stati eliminati per ridurre a meri contenitori questi luoghi storici fortemente connotati.

Fase 2. Quando l'attività avrà preso piede nelle tesse Est delle Ex Officine Calderai e Fabbri, l'attività potrà estendersi e recuperare anche parte delle 12 forge situate nelle Tesse alle Nappe, integre fino a pochi anni fa ed ora in rovina. Alcune possono essere ripristinate secondo i protocolli del restauro filologico, e solo una potrebbe essere rinnovata nei materiali refrattari adatti all'uso produttivo.



2) Attività Prevista

Sono di due tipi, diversi ma in assoluta sinergia:

- 2.1) Formazione e aggiornamento professionale di operatori specializzati, attività senza la quale anche la produzione di manufatti con metodi tradizionali non può essere mantenuta.
- 2.2) Produzione di manufatti in ferro forgiato sia standard, in serie, che su commissione per nautica, edilizia, o per produzioni d'arte.

Queste attività in sinergia sono state sperimentate in occasione delle celebrazioni dei 900 anni dell'Arsenale, nel 2004, nel laboratorio di forgiatura al *Sine Die* e le attrezzature rimaste sono state usate per alcuni anni consecutivi durante corsi e attività didattiche, svolte anche in collaborazione con l'ufficio Cultura del Comune di Venezia. L'iniziativa di riuso della fucina a scopo didattico e culturale ottenne il patrocinio della Soprintendenza Archeologica del Veneto e l'avvallo della Marina Militare.

Negli anni sono stati organizzati corsi di archeometallurgia con la collaborazione dell'Archeoclub di Venezia, lezioni sulla forgiatura e la storia dell'Arsenale rivolte alle scuole di ogni ordine e grado del Comune di Venezia, esposizioni dell'associazione *El Felze* che raggruppa gli artigiani che lavorano sulle gondole, ed è stata ospitata una lezione sulla forgiatura del ferro per la Scuola di Alta Formazione dell'Opificio delle Pietre Dure di Firenze. Nel 2007 era già stato stilato un primo progetto di riuso dell'Officina Fabbri per la realizzazione con tecniche storiche di una ringhiera di protezione dei leoni della Porta di Terra dell'Arsenale. L'uso degli spazi e delle attrezzature del laboratorio in svariate occasioni hanno portato con comprovata e sicura competenza, alla stesura del progetto di recupero/riuso dei luoghi delle forge confluito ed armonizzato più recentemente nel più ampio progetto di recupero del complesso promosso dal Forum Arsenale.

La piena disponibilità dei luoghi può permettere di avviare la produzione gradualmente, mentre si provvede all'allestimento tecnico delle officine, utilizzando l'Officina Fabbri per brevi periodi (ma sempre più frequenti) e per lavori tarati sulla attuale richiesta del mercato, in modo da sollecitare la domanda di prodotti.

I primi prodotti potrebbero essere oggetti semplici ma ricchi di significato, ad esempio i trofei per alcune regate della stagione, così da legare il luogo alla città, producendo opere dal significato fortemente simbolico.

Le attività di produzione potrebbero riguardare:

- Realizzazione e restauro di manufatti ed opere necessari per il restauro/recupero delle architetture dell'Arsenale, creando un centro di riferimento anche per gli analoghi lavori a Venezia.
- La riproposizione del progetto per la realizzazione della ringhiera di protezione dei leoni della Porta di Terra.
- Realizzazione di opere di scultura, sia forgiate sia di metallo saldato, realizzate su commissione per artisti contemporanei.
- Realizzazione di opere per la cantieristica minore sia "storica" che contemporanea, basti pensare al progetto dello stesso Forum per fare dei Bacini un centro di restauro per yacht d'epoca.

Le attività di formazione potrebbero anch'esse iniziare con corsi di forgiatura e/o di archeometallurgia fin da subito, in collaborazione con le associazioni Archeoclub ed Ekos club che permetteranno anche di svolgere parte delle attività previste nell'Isola del Lazzaretto Nuovo.

Ulteriori attività di produzione/formazione potrebbero essere:

- Collaborazione con i Musei veneziani, il Museo Navale in primis, per attività di didattica aprendo il laboratorio e mettendo le maestranze a disposizione di singole iniziative su temi specifici, sia o per attività didattiche che per la "semplice" apertura dell'Officina Fabbri equiparata a un museo vivente, al pari di altre realtà museali italiane ed estere.
- Dimostrazioni di forgiatura aperte al pubblico legate al Museo o per scopi didattici per le scuole di ogni ordine e grado, sia del Comune (come avvenuto per gli itinerari didattici) sia per le classi in gita a Venezia e provenienti da varie parti del mondo, negli orari di apertura del padiglione delle navi, facendo diventare il laboratorio un naturale prolungamento della visita.

3) *Mercato Previsto*

Il mercato dei manufatti forgiati non sarà solo quello legato alle attività della cantieristica in Arsenale e nella città storica di Venezia.

Il mercato delle attività formative è sicuramente di livello nazionale e internazionale, anche grazie alle collaborazioni con le società di mestiere esistenti in diversi paesi europei.

Al momento, i corrispettivi ottenibili da queste attività paiono in grado di coprire i costi ma non l'ammortamento dei necessari investimenti in impianti e attrezzature.

4) *Connessioni e sinergie con altre attività*

Attività di studio e intervento per il restauro dei metalli, sia creando laboratori all'interno delle tesse che fornendo collaborazione con centri di 'alta formazione' sul restauro. Ovvero:

- Organizzazione di corsi specifici sui vari aspetti della lavorazione dei metalli, ma non solo.
- Formazione di personale specializzato in lavori di alta gamma anche con l'apporto di corsi specifici e collaborazioni con Centri di Formazione italiani e stranieri (i *compagnon* francesi oppure le scuole di formazione tedesche, ad esempio).
- Inserimento del "progetto forge" all'interno dell'Unione Europea delle Città del Ferro, associazione nata a Parigi nel 2001, che raggruppa le più importanti mostre ed esperienze a livello europeo nel settore del ferro battuto al fine di promuovere e tutelare questa antica forma di arte. (si veda <http://www.ironcities.net>).
- Concessione temporanea dei laboratori per corsi specifici a tema o su programmi didattici proposti da Accademie, Università, Musei e Centri di formazione sprovvisti nelle loro sedi di laboratori, e competenze, specifiche.
- Affitto temporaneo degli spazi e delle attrezzature per quelle ditte artigiane che a Venezia non possiedono spazi sufficienti per accettare commesse di una certa mole.
- Collaborazione con Musei, Università e Centri di Ricerca (italiani e internazionali) su progetti di archeometallurgia ed archeologia sperimentale, nonché lo studio tecnologico e la riproduzione di manufatti antichi.
- Realizzazione di utensili specifici per i maestri d'ascia, i carpentieri e gli intagliatori ed altri artigiani.
- Collaborazione con le associazioni veneziane per la salvaguardia delle barche storiche studiando, restaurando e riproducendo ferramenta specifiche per barche tradizionali.
- La realizzazione di trofei per le regate veneziane, ma anche opere di alto artigianato su commissione di Enti per doni istituzionali.
- Sviluppare il progetto sul censimento del ferro forgiato veneziano già intrapreso dall'Archeoclub di Venezia, sviluppando attività di approfondimento in laboratorio sulle caratteristiche tecniche e stilistiche dei manufatti studiati.

Molte di queste attività possono essere tra loro interconnesse e crescere in cooperazione, in una sorta di mutuo sostegno. Possono essere inoltre attività remunerative e prendere avvio tutte da una dimensione minima anche molto piccola e orientarsi poi verso dimensioni maggiori con investimenti progressivi e proporzionati al loro sviluppo.

5) *Spazi per le attività previste nell'area del cantiere*

E' necessario l'uso dell'intera l'Officina Fabbri al Sine Die e, nella seconda fase, l'uso parziale e saltuario della più settentrionale tra le Tesse alla Nappe.

6) *Esigenze specifiche*

È necessario garantire, grazie ad opportuni accordi con la Marina Militare, l'accesso al capannone via terra e dall'acqua, sia per le materie prime che per i prodotti finiti, sia per le maestranze che per i clienti e per eventuali emergenze. Inoltre:

- Messa in sicurezza di murature e coperture mantenendo il pavimento in terra battuta, necessario per il tipo di lavorazioni previste e per poter usare mezzi meccanici di movimentazione su ruote.

- Installazione di un carro ponte, su una struttura propria su plinti, in modo da non interferire con l’involucro storico.
- Realizzazione di servizi di rete idrica a norma per la fornitura acqua potabile e industriale, per la captazione, il trattamento e lo smaltimento delle acque reflue e di quelle meteoriche.
- Allacciamento alla rete elettrica.

Per rimettere in funzione e a regime l’intera Officina Fabbri al *Sine Die*, tenendo conto della manodopera necessaria, dei costi delle manutenzioni dell’esistente, della costruzione del nuovo impianto elettrico, dell’acquisto di macchinari nuovi e quanto altro – escludendo le opere murarie – la cifra necessaria è stimata in 350÷400mila euro.

7) *Articolazione dell’Intervento*

Le attività di produzione e di formazione dovranno esser precedute da una attività di sistemazione degli spazi dell’Officina e da una catalogazione del materiale presente, necessaria sia per “mettere in ordine”, sia per avere una lista dei materiali e della loro storicità, a cominciare dalle due incudini datate al XIX secolo.

Si passerà quindi all’allestimento vero e proprio dell’officina, con restauro (in progressione) delle forge esistenti, restauro/ripristino funzionale e messa a norma dei macchinari storici esistenti (compressore, maglio autocompressore, piegatrice, ecc.), con sostituzione dei motori elettrici, e installazione di nuovi macchinari.

Utensili diversi per la forgiatura potranno essere costruiti all’interno dell’officina.

Acquisizione di carrelli sollevatori e di trattori elettrici per la movimentazione interna.

Realizzazione della rete elettrica, dei servizi igienici e degli spogliatoi, creazione di spazi destinati a:

- incontri, conferenze, formazione, presentazione dei prodotti;
- ufficio tecnico;
- ufficio amministrativo.

In fase di avvio si potrebbe pensare di ricorrere ad un funzionamento *batch* dell’officina, ricorrendo a un generatore elettrico e a cisternette per acqua potabile e acque reflue, mentre si lavora su una sola forgia.

8) *Soggetti partecipanti alla realizzazione*

La vastità delle possibili declinazioni dell’uso dell’Officina Fabbri e il suo naturale legame con il Museo Navale, come abbiamo visto, comporta il coinvolgimento di innumerevoli figure professionali: dagli artigiani agli archeologi, dai restauratori ai chimici, dai metallurgisti agli squerarioli, dagli artisti agli storici, in un crogiolo di idee e mestieri assolutamente unico e costruttivo.

È pertanto probabile che si possa costituire un’Associazione Temporanea di Imprese per la gestione dell’officina e per la produzione di manufatti mentre un’altra associazione si occuperebbe della gestione delle attività formative.

La collaborazione diretta con le associazioni veneziane inoltre permetterà di aprire maggiormente alla città il progetto, basti pensare ai corsi già proposti in passato in collaborazione tra Archeoclub ed Ekos club per l’organizzazione di corsi di archeometallurgia svoltisi in parte all’Arsenale ed in parte all’isola del Lazzaretto Nuovo. Oppure a collaborazioni con associazioni quali Arzanà o Il Caicio.

Il coinvolgimento delle Università e dei centri di ricerca potrà fornire personale qualificato con contratti a progetto e spese ridotte a carico del progetto forge, mentre le maestranze necessarie per l’avvio dei progetti di tipo pratico potranno venire da aziende artigiane, scelte e di comprovate capacità, interessate al progetto come già avvenuto per la riapertura dell’Arsenale nelle sopraccitate occasioni. Contestualmente a questo primo nucleo di artigiani e di accademici si affiancheranno studenti ed apprendisti che possano apprendere e crescere nel loro ambito di studio, diventando a loro volta maestranze attive all’interno del progetto stesso.

9) *Risorse mobilitate*

Per l’innesco del progetto si può partire con la gestione dei corsi e delle iniziative culturali da parte dell’Archeoclub di Venezia, mentre per lavori più impegnativi e che necessitano di una struttura diversa

si prevede una associazione temporanea di imprese tra gli artigiani che già avevano partecipato alla prima apertura della fucina in occasione del 900centesimo dell'Arsenale.

Sono state valutate una prima serie di possibilità per poter avviare il progetto con interventi minimi e per avere un'idea delle spese necessarie alle varie attività previste. Il reperimento dei fondi per rendere il progetto autosostenibile potrà avvenire sotto diverse forme:

- lavoro volontario per pulire e riordinare gli spazi; sponsorizzazioni totali o parziali dei singoli progetti;
- introiti per lavori retribuiti;
- contributi per l'utilizzo degli spazi e delle attrezzature da parte di Scuole o Musei;
- contributi per l'utilizzo degli spazi e delle attrezzature da parte di artigiani che lo necessitano;
- introiti a seguito di specifici corsi;
- finanziamenti da Enti sia pubblici che privati;
- fondi europei per progetti specifici.

10) Ricadute attese a 3 e 5 anni

Il fatturato atteso per i primi anni di attività potrebbe assestarsi sui 100.000 euro annui.

La realizzazione dei vari progetti produttivi e formativi quindi porterà benefici sia in ambito occupazionale con impieghi direttamente all'interno dell'Arsenale, sia per quanto riguarda tutto l'indotto dato sia dai visitatori giornalieri alle dimostrazioni di forgiatura, sia dai partecipanti ai corsi ed ai vari progetti che di volta in volta si avvieranno.

11) Estensione del progetto in Tese alle Nappe

Estensione dell'attività in una delle tese alle nappe, in cui esistono i resti delle nappe (cappe a berretto di doge). Attualmente queste sale vengono utilizzate per mostre temporanee. Ben lontano dall'essere un processo di tipo "nostalgico", il recupero di luoghi, valori e gesti legati a dei mestieri tradizionali, comporta la rivitalizzazione di un luogo dove le conoscenze sulle possibilità espressive della materia possono essere trasmesse e quindi arricchite. Chi pensa ai mestieri tradizionali come a qualcosa di sorpassato non coglie, colpevolmente, la fondamentale lezione che ci viene dalla Storia del mestiere come "linguaggio", necessario a comprendere ed approfondire le infinite possibilità espressive dei materiali e delle capacità raggiungibili da chi è in grado di parlarlo.

Liquidare la propria storia tecnologica come qualcosa di "inferiore" impedisce di fatto la costruzione dello sviluppo futuro su basi solide e crea solo ignoranza.



Progetto 4: Museo Vivo delle Imbarcazioni Veneziane

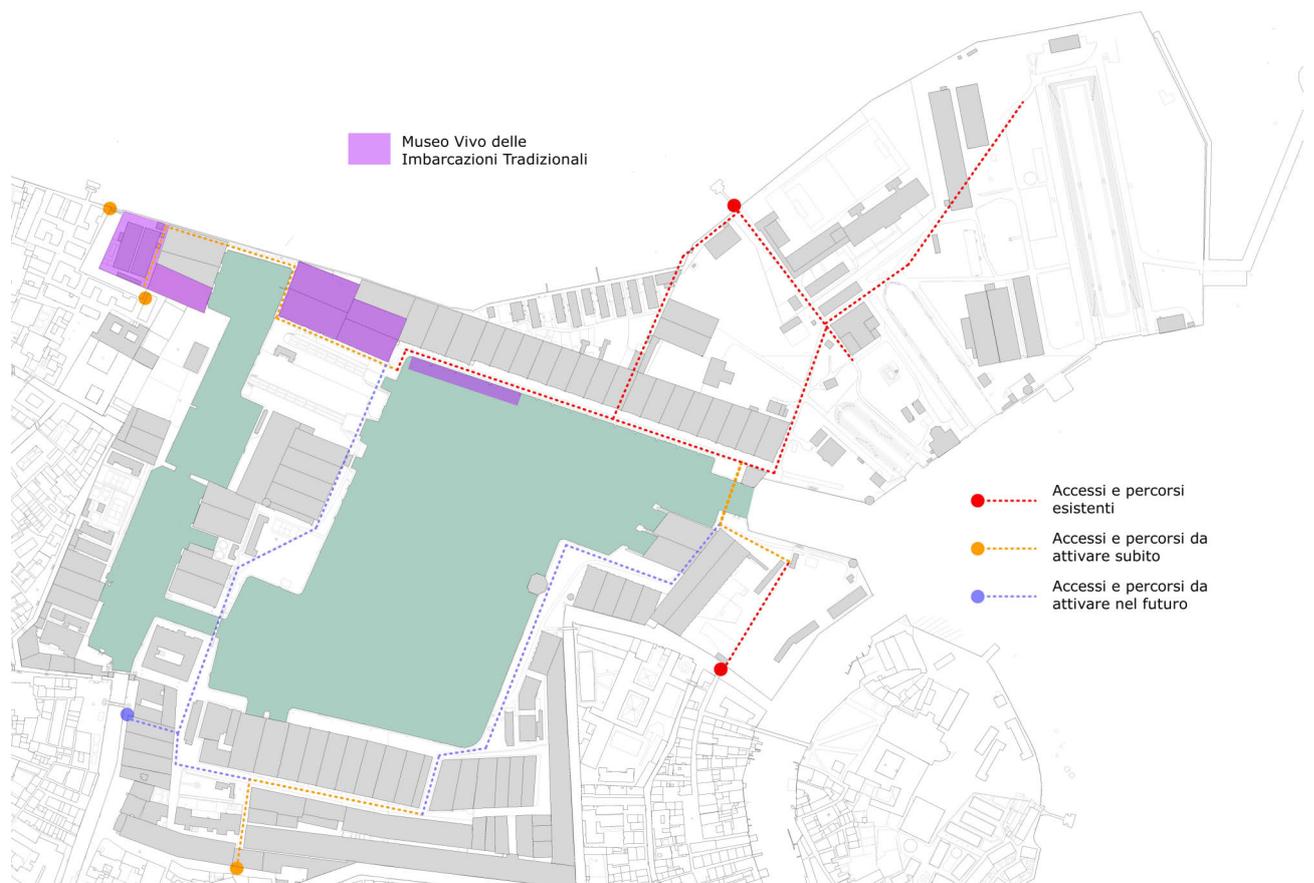
Si propone l'insediamento nell'Arsenale di Venezia del Museo Nazionale di Archeologia, Storia ed Etnografia Navale, da concretizzare d'intesa e in cooperazione con il Comando Marina e gli altri Organi statali competenti.

L'Arsenale di Venezia è il più significativo complesso militare e produttivo d'impianto medievale conservato al mondo, e rappresenta un *unicum* nel suo genere quanto a struttura organizzata per le costruzioni navali in epoca pre-industriale ed ha avuto per secoli un ruolo essenziale quando Venezia estendeva il suo dominio nell'Adriatico e nel Mediterraneo Orientale influenzando la civiltà marittima mediterranea.

E' necessario provvedere alla miglior tutela e valorizzazione sia dei reperti navali archeologici, provenienti dalla laguna di Venezia e dalla corrispondente fascia costiera alto Adriatica, sia dei numerosi esemplari d'imbarcazioni tradizionali e del complementare patrimonio di corredi e attrezzature d'epoca, raccolti da Istituti e Associazioni locali spesso precariamente conservati. Grazie al recente restauro conservativo di alcuni manufatti all'interno dell'Arsenale storico fra i quali i volti acqueei delle *Gagiandre* e le *teze* cinquecentesche adiacenti, effettuato dalla Soprintendenza per i Beni Ambientali e Architettonici di Venezia, si rendono disponibili spazi adeguati e compatibili con le vocazioni dell'Arsenale medesimo.

1) Localizzazione

Le tese delle Galeazze a Est e a Ovest, Tese alle Nappe, la banchina dell'Arsenale Nord dove attraccare le imbarcazioni per il "museo galleggiante"



2) Attività Prevista

Si tratta di rendere accessibile al pubblico il patrimonio d'imbarcazioni tradizionali da lavoro e da fresco di Venezia e della laguna Veneta posseduta dalle associazioni veneziane (in parte restaurate e naviganti

ed in parte destinate in ragione della singolarità e vetustà ad una conservazione museale a terra, oltre a numerosissimi utensili da lavoro e fornimenti e attrezzature complete di antiche botteghe artigiane e squeri che hanno chiuso tempo addietro al loro attività). Questa attività sarebbe a completamento per la parte del naviglio civile di quello militare del Museo Storico Navale della Marina Militare, con la più ricca ed importante sezione veneziana di imbarcazioni che si aggiunge ai già costituiti musei di Chioggia e di Cesenatico.

Il Museo dovrà articolarsi in quattro principali sezioni, complementari al Museo storico navale della Marina Militare Italiana, fra le quali:

- una sezione archeologica per i reperti navali antichi, medievali e moderni recuperati ed in fase di recupero;
- una sezione dedicata alla storia dell’Arsenale, inteso quale complesso urbanistico, architettonico e produttivo di rilevanza mondiale;
- una sezione etnografica, ripartita in un settore ‘galleggiante’ in cui conservare, mantenendole ‘vive’ e fruibili, le imbarcazioni tradizionali in fasciame ancora presenti in Venezia e in area veneta in senso lato (Bragozzi, Bragagne, Batelucci, Batele buranele, Caorline da seragianti, Sandoli) e un settore didattico per l’esposizione delle tipologie arcaiche non più naviganti e delle complementari produzioni specializzate artigianali;
- una sezione dedicata al restauro conservativo, deposito museale e magazzino di reperti, nella quale ricostituire gli antichi “luoghi del lavoro” artigiano pertinenti alla cantieristica navale, esponendo attrezzi e strumenti d’epoca raccolti da istituti culturali, cantieri e associazioni e garantendo, anche mediante l’istituzione di una scuola-laboratorio, il perpetuarsi delle capacità e conoscenze tecniche tradizionali nel settore specifico. Sono in attesa di riallestimento funzionale, ad esempio, le strumentazioni ed i macchinari pre-industriali pertinenti l’unica *bottega da cordèr di Inio* d’impianto settecentesco esistente, recentemente acquisiti in collaborazione con l’Amministrazione comunale di Venezia, o lo *squero Battistin* ai Servi e il compendio di fornimenti ed attrezzature dello *squero Dal Mistro* alla Misericordia, o la *bottega da alborante Camuffo* di Chioggia .

Si propone infine la creazione di un Centro di promozione e ricerca complementare alle sezioni museali, dotato di biblioteca e archivio specializzati, finalizzato a consolidare interscambi culturali e ad allestire esposizioni temporanee in cooperazione con le analoghe Istituzioni europee ed extra-europee.

Questo progetto sarebbe un primo concreto tassello per la costituzione di un “museo diffuso” su scala urbana e per una graduale apertura degli spazi e ambienti conservati all’interno dell’Arsenale.

Lo scopo del “museo vivente”, in sinergia fra le associazioni che si occupano di conservazione di imbarcazioni tradizionali (Arzanà, Fondazione Bucintoro, Il Caicio, Nuovo Trionfo, Vela al Terzo), è divulgativo, dimostrativo, oltre che conservativo e può essere un’opportunità per strutturare dei posti di lavoro e occasioni per contributi volontari dal ricco tessuto sociale veneziano, oltre a sostenere altri associazioni e cantieri tradizionali per un’offerta formativa permanente per gli allievi maestro d’ascia (tra i requisiti per il rilascio del titolo di “Maestro d’ascia” ai sensi del RCN approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, tutti gli allievi che vogliono affrontare l’esame per l’abilitazione devono dimostrare di aver effettuato un tirocinio per almeno 36 mesi come “allievo maestro d’ascia” in un cantiere di costruzioni navali).

3) *Mercato Previsto*

La presenza di visitatori di un Museo Navale delle imbarcazioni tradizionali da lavoro veneziane accanto al già esistente Museo Navale della Marina fa presupporre numeri importanti di affluenza di pubblico sicuramente superiori alle 100.000 presenze annue in prevedibile aumento con i quantificabili introiti di biglietti, oltre che costituire un importante riferimento culturale per gli studenti delle scuole cittadine cui è offerto con scopo didattico e sportivo il patrimonio di imbarcazioni galleggiante.

4) *Connessioni e sinergie con altre attività*

L’integrazione con le attività manifatturiere di riparazione navale e di manutenzione nautica dell’arsenale permette sinergie operative e nell’offerta di servizi sul mercato nazionale e sul più ampio mercato mediterraneo. Le associazioni che si occupano di conservazione di imbarcazioni tradizionali

sono un riferimento importante a livello internazionale per lo studio il restauro e la conservazione del patrimonio navale storico, e in contatto con le associazioni culturali che si occupano di marineria.

5) *Spazi per le attività previste nell'area del cantiere*

Per realizzare il museo vivente dell'Arzanà saranno necessari:

5.1) Spazi Coperti:

- uno spazio a terra coperto di facile accesso di almeno 1.000 m² per l'esposizione di 50 imbarcazioni.

5.2) Spazi Scoperti:

- l'uso dello scivolo esistente per alaggi e vari;
- spazio acqueo per alcune barche tipiche (circa 250 m²);

5.3) Attrezzature e impianti speciali:

- impianto elettrico: per l'illuminazione dell'esposizione e per allestire incontri con videoproiezioni, impianti audio, ecc.

6) *Articolazione dell'Intervento*

6.1) Un primo gruppo di interventi, a cura del proprietario (Comune di Venezia) dovrebbe riguardare le opere di pulitura e messa in sicurezza delle strutture degradati (in particolare nelle tesse Galeazze Est), e opere di media durata; il relativo costo dovrebbe essere recuperato con il canone di concessione /di affitto:

- Sistemazione piazzali.
- Adeguamento impianti tecnologici di rete.
- Consolidamento strutturale degli edifici esistenti da conservare.

L'investimento della proprietà dovrebbe poter essere contenuto in circa 50÷80mila euro ed essere ammortizzato a breve termine.

6.2) Il secondo gruppo di interventi, direttamente funzionali invece alla attività che si deve insediare, dovrebbe essere realizzata a cura e spese del concessionario/affittuario:

- Allestimento spazi coperti per il lavoro e il deposito, utilizzando strutture a secco (o tensostrutture nelle Galeazze Est). Il criterio operativo dovrà essere, come nei progetti precedenti, quello di consolidare l'esistente, eliminando ogni superfetazione inutile, in modo da minimizzare la spesa.
- Allestimento di uffici, spogliatoi e servizi.
- Realizzazione degli impianti tecnici di rete a valle dei punti di consegna degli enti erogatori dei servizi pubblici (acqua potabile, eventuale acqua dolce di recupero, antincendio, rete acque reflue, gas, telecomunicazioni, elettricità), nel rispetto delle normative di sicurezza.
- Installazione di mezzi per la movimentazione dei materiali.
- Installazione di eventuali presidi antieffrazione e di sicurezza.
- Allestimento degli spazi per accogliere il patrimonio di imbarcazioni da esibire.
- Allestimento di sala riunioni/piccolo auditorium per iniziative formative, allestimento realizzato anche con strutture provvisorie.

7) *Soggetti partecipanti alla realizzazione*

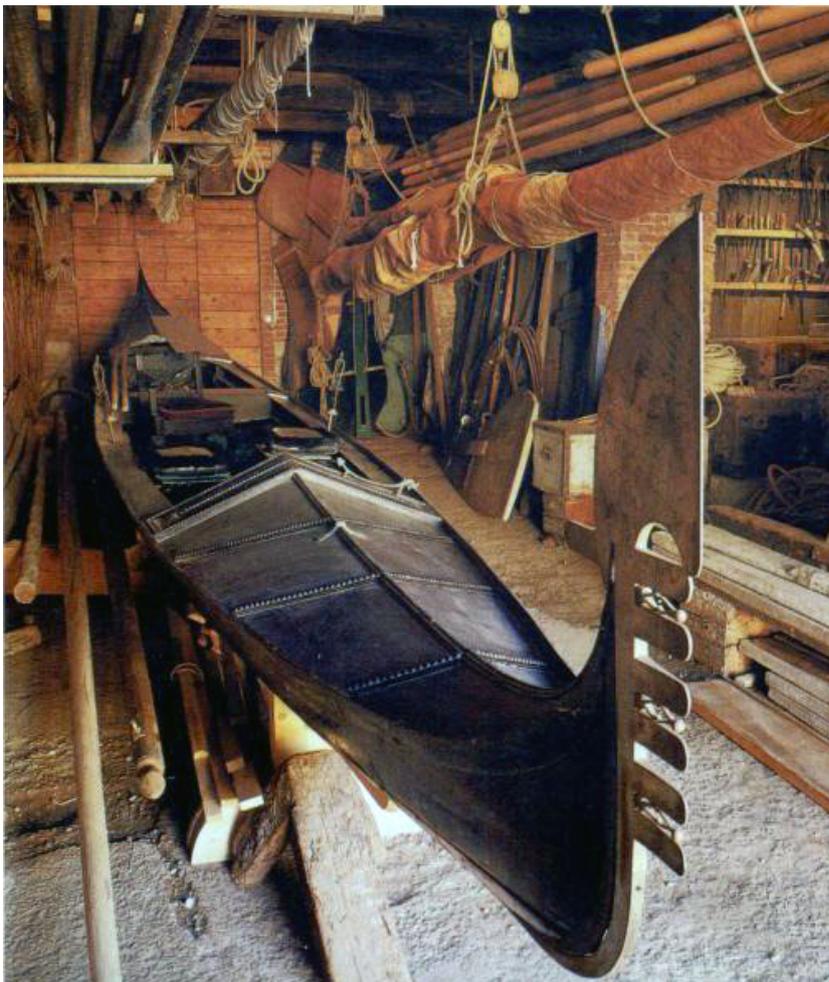
Tre persone con turnazioni per interventi di manutenzione e restauro e sorveglianza nelle ore diurne.

Le associazioni di riferimento hanno numerosi soci, molti residenti a Venezia e attivamente coinvolti nelle attività di manutenzione e valorizzazione del patrimonio. Avere una sede permanente in Arsenale darà la possibilità a più soci di partecipare alle attività dell'associazione e di promuovere l'iscrizione di nuovi associati di tutte le età.

8) *Risorse mobilitate*

Il trasferimento in Arsenale delle imbarcazioni storiche sarà a carico delle associazioni.

I fondi per la realizzazione degli eventi e conferenze, così come per la manutenzione e l'adeguamento degli spazi, verranno reperiti dalle associazioni attraverso donazioni e finanziamenti da programmi culturali promossi dalla Regione, dalla Commissione Europea e attraverso proventi da servizi cinematografici.

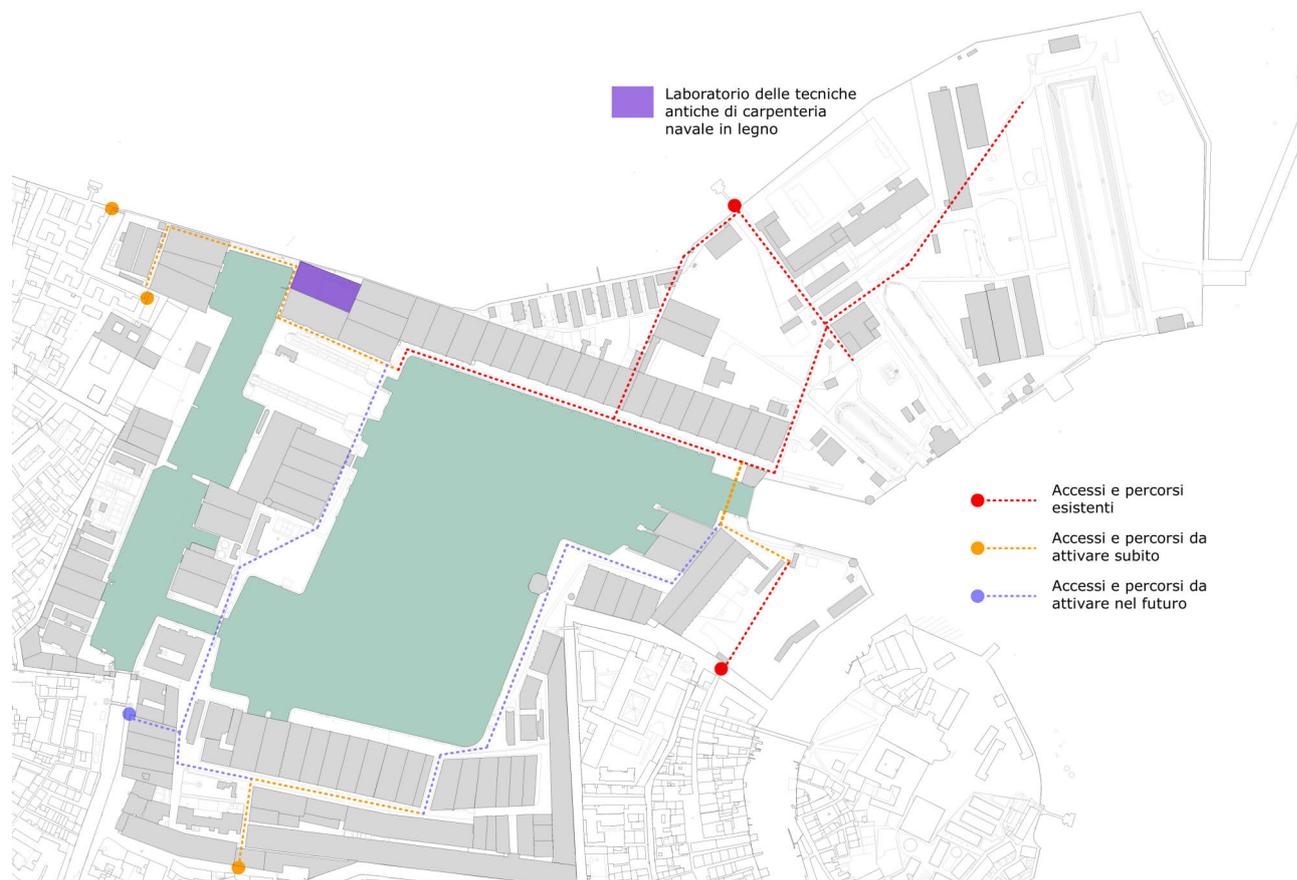


Progetto 5:

Laboratorio di archeologia sperimentale sulle antiche tecniche di carpenteria navale in legno

1) Localizzazione

Le attività, una sorta di palestra per sperimentare e divulgare il patrimonio immateriale di conoscenze legato alla marineria storica si svilupperanno nelle Tese delle Galeazze in sinergia col progetto 4, la banchina dell'Arsenale Nord.



2) Attività Prevista

È relativa allo studio, conservazione, recupero ed utilizzo di imbarcazioni tradizionali in legno con particolare attenzione alle tipologie tipiche della laguna di Venezia. Per fare questo non sarà necessario manipolare prodotti chimici inquinanti (come ad esempio biocidi per la protezione delle carene) e le dimostrazioni didattiche saranno effettuate a secco, lavorando il legname con attrezzi omologhi agli strumenti artigianali tradizionali (asce, seghe, scalpelli, pialle, ecc...).

La prima attività pilota - nel rispetto sia delle funzioni storiche del Compendio che per facilitare la mobilità al suo interno - potrebbe essere la costruzione di uno scafo da destinare al collegamento delle sponde dell'Arsenale: **il traghetto a remi** risolverebbe in modo economico alcune criticità sui collegamenti interni senza bisogno di realizzare infrastrutture ma solo un ormeggio. L'esperienza maturata dell'attraversamento a remi permetterà di modulare la realizzazione delle altre fasi ovvero l'organizzazione di altre iniziative culturali (conferenze, eventi, laboratori artigianali, corsi di carpenteria).

Lo scopo della costruzione è divulgativo, dimostrativo, oltre che conservativo e può essere un'opportunità per strutturare un'offerta formativa permanente per gli allievi mastro d'ascia (tra i requisiti per il rilascio del titolo di "Maestro d'ascia" ai sensi del RCN approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327, tutti gli allievi che vogliono affrontare l'esame per l'abilitazione devono dimostrare di aver effettuato un tirocinio per almeno 36 mesi come "allievo mastro d'ascia" in un cantiere di costruzioni navali).

In sintesi la proposta si articola in 3 ambiti:

- 2.1) traghetto interno a remi durante determinati eventi;
- 2.2) ricostruzione/restauro e di un'imbarcazione e documentazione delle tecniche impiegate secondo i principi dell'archeologia sperimentale;
- 2.3) cicli di incontri divulgativi aperti al pubblico.

3) *Mercato Previsto*

è lo stesso di quello del Museo Vivo delle Imbarcazioni tradizionali

4) *Connessioni e sinergie con altre attività*

Spazi e attrezzature in uso alle Associazioni che curano il Museo Vivo delle Imbarcazioni tradizionali

5) *Spazi per le attività previste nell'area del cantiere*

5.1) Spazi Coperti:

- uno spazio a terra coperto di 300m² di facile accesso per le imbarcazioni, dove riporre attrezzatura leggera, il cantiere della eventuale imbarcazione e materie prime per la costruzione (tavolame, stoppa, ferramenta). Lo spazio deve essere compatibile con attività rumorose o che sollevano polveri di falegnameria

5.2) Spazi Scoperti:

- l'uso di scivoli esistenti: saranno necessari per alaggi, vari e per allestire un eventuale cantiere all'aperto e la collocazione di un modello in scala 1:1 di un argano ad aspe tradizionale in legno, dimostrativo per gli alaggi;
- spazio acqueo per una decina di barche tipiche (circa 200 m²);

5.3) Attrezzature e impianti speciali:

- impianto elettrico: le attività strettamente laboratoriali saranno effettuate con strumenti manuali ma potrebbe essere utile un aspiratore/filtro per la raccolta delle polveri. L'impianto elettrico è utile inoltre per l'illuminazione e per allestire incontri con videoproiezioni, impianti audio, ecc.

6) *Esigenze specifiche*

6.1) impianto elettrico: le attività strettamente laboratoriali saranno effettuate con strumenti manuali ma potrebbe essere utile un aspiratore/filtro per la raccolta delle polveri. L'impianto elettrico è utile inoltre per l'illuminazione e per allestire incontri con videoproiezioni, impianti audio;

6.2) auspicabile ma non necessario un impianto di raccolta e regimentazione delle acque e di depurazione dei reflui. Questo soprattutto per i servizi igienici e per le docce: le attività del laboratorio non prevedono l'utilizzo di antivegetative o biocidi per la protezione delle carene ma esclusivamente attrezzatura da carpenteria/falegnameria. Eventuali trattamenti sugli scafi saranno effettuati in laboratori specializzati e autorizzati;

6.3) Attrezzature da laboratorio: strumenti tradizionali per la lavorazione del legno (del valore di circa 5.000 euro), legname per la costruzione (circa 6.000 euro)

7) *Articolazione dell'Intervento*

7.1) Un primo gruppo di interventi, a cura del proprietario (Comune di Venezia) dovrebbe riguardare le opere di pulitura e messa in sicurezza delle strutture degradate, e opere di media durata; il relativo costo dovrebbe essere recuperato con il canone di concessione /di affitto:

- Sistemazione dei piazzali.
- Adeguamento di impianti tecnologici di rete.
- Messa in sicurezza delle murature esistenti e del perimetro.

L'investimento della proprietà dovrebbe poter essere contenuto in circa 80÷100mila euro ed essere ammortizzato a breve termine.

7.2) Il secondo gruppo di interventi, direttamente funzionali invece alla attività che si deve insediare, dovrebbe essere realizzata a cura e spese del concessionario/affittuario:

- Allestimento spazi coperti per il lavoro e il deposito, utilizzando strutture a secco o tensostrutture. Il criterio operativo dovrà essere, come nei progetti precedenti, quello di consolidare l'esistente, eliminando ogni superfetazione inutile, in modo da minimizzare la spesa.
- Allestimento di uffici, spogliatoi e servizi.
- Realizzazione degli impianti tecnici di rete a valle dei punti di consegna degli enti erogatori dei servizi pubblici, in modo da rispondere alle esigenze delle attività.
- Installazione di mezzi per la movimentazione dei materiali.
- Installazione di eventuali presidi antieffrazione e di sicurezza.
- Allestimento degli spazi per accogliere il patrimonio di imbarcazioni da esibire, che potrà in comune con il Museo Vivo delle Imbarcazioni.
- Allestimento di sala riunioni/piccolo auditorium per iniziative formative, allestimento realizzato anche con strutture provvisorie, in comune con il Museo Vivo delle Imbarcazioni.

8) *Soggetti partecipanti alla realizzazione*

Le associazioni veneziane attive in questo campo, in collaborazione col Comune e la Marina Militare.

9) *Risorse mobilitate*

Personale impiegato: almeno un maestro d'ascia o altro artigiano con retribuzione oraria equipollente a un artigiano specializzato di IV livello (circa 35 euro/h) nelle lavorazioni tradizionali per ciascun laboratorio che si intenderà organizzare, *affiancato da o identificato come* capocantiere.

La realizzazione dei laboratori, degli eventi e conferenze sarà finanziata dalle associazioni che aderiranno al progetto mentre per la manutenzione e l'adeguamento degli spazi si dovranno utilizzare i fondi previsti dalla programmazione UE 2014-2020 che concede finanziamenti a fondo perduto fino al 70% dell'importo a enti pubblici e a soggetti non profit proprietari o gestori di un bene/edificio storico che necessita di interventi di recupero e/o di riqualificazione strutturale.

La ricerca potrebbe concentrarsi sui bandi Interreg Italia-Croazia.

Le prime call del Programma mettono infatti a bando complessivamente 78.2 milioni di euro su tutti gli Assi tematici: *Blue Innovation, Safety and resilience, Environment and Cultural Heritage e Maritime transport*.

10) *Ricadute attese a tre e cinque anni*

Il trasferimento in Arsenale delle imbarcazioni storiche sarà a carico delle associazioni.

I fondi per la realizzazione degli eventi, conferenze, manutenzione e allestimento degli spazi, verranno reperiti attraverso donazioni e finanziamenti da programmi culturali promossi dalla Regione, dalla Commissione Europea e attraverso proventi di attività (affitto strumenti e flotta).

