

GIOVANNI FAVERO

USI DEL PASSATO
NEL DIBATTITO POST-UNITARIO
SUL FUTURO DELL'ARSENALE

I

Un ricco filone di ricerca recente ha messo in evidenza che il modo in cui imprese e istituzioni stabiliscono un rapporto tra il loro passato e il presente costituisce uno strumento fondamentale per proiettarsi nel futuro. Il passato diventa così uno strumento per ottenere finalità diverse, dalla costruzione di un'identità al superamento di momenti di crisi fino alla legittimazione di nuove iniziative¹. D'altra parte, in quanto bene collettivo, il passato può sfuggire al controllo univoco di una singola organizzazione e la sua interpretazione diventa oggetto di negoziazione e conflitto². Tali contraddizioni generano diversi atteggiamenti verso la tradizione, che possono interpretarla rispettivamente come risorsa o come vincolo³.

Quello che gli studiosi di archeologia industriale definiscono *heritage* non è quindi mai una risorsa preesistente, ma il risultato del lavoro di continua reinterpretazione e attualizzazione del passato da parte di attori diversi. Diversi passati si stratificano nel tempo e diventano così un repertorio per diverse interpretazioni, che li possono selezionare e collegare fra loro in maniera diversa, facendo uso di un processo creativo di interpretazione che, sebbene possa includere i

¹ R.D. Wadhvani, R. Suddaby, M. Mordhorst, A. Popp, *History as Organizing: Uses of the Past in Organization Studies*, in «Organization Studies», xxxix, n. 12, 2018, pp. 1663-1683.

² L. Cailluet, H. Gorge, N. Özçaglar-Toulouse, "Do Not Expect Me to Stay Quiet", ivi, pp. 1811-1835; C. Lubinski, *From "History as Told" to "History as Experienced"*, in «Organization Studies», cit., pp. 1785-1809.

³ T.M. Dacin, P.A. Dacin e D. Kent, *Tradition in Organizations: A Custodianship Framework*, in «Academy of Management Annals», xiii, 1, 2019, pp. 342-373.

risultati dell'indagine storica, utilizza materiali eclettici e prescinde dalle verifiche e dalla critica delle fonti. Laddove esiste una stratificazione di lungo periodo può quindi darsi la compresenza di diversi atteggiamenti verso diverse fasi del passato, esito di selezione intenzionale da parte dei diversi soggetti che praticano l'interpretazione storica.

Il caso del dibattito sul futuro dell'Arsenale apertosi immediatamente dopo l'Unificazione offre l'occasione per studiare da vicino questo tipo di processi, in cui un passato diventato nel corso dei secoli monumentale⁴ viene mobilitato in funzione delle diverse strategie per lo sviluppo dell'industria navale e della marina mercantile e da guerra. Le diverse posizioni che possono essere identificate in quel dibattito rappresentano atteggiamenti diversi verso il passato e selezionano a loro volta passati diversi, dalle glorie commerciali piuttosto che militari della Repubblica di Venezia fino agli aspetti tecnici legati alla logistica degli approvvigionamenti e al progressivo adeguamento ai progressi della navigazione.

Il processo di monumentalizzazione dell'Arsenale prende avvio sin dalla tarda età moderna, nel contesto secentesco di progressivo arretramento dello *Stato da mar*. È allora che l'identificazione del principale complesso cantieristico come cuore della potenza navale di Venezia si collega esplicitamente a un richiamo retorico al passato dominio sul mare della Repubblica, concepito come potenziale catalizzatore della rinascita delle glorie passate⁵. La costruzione del mito di Lepanto attribuisce infatti all'Arsenale una funzione strategica di difesa che si estende dall'impero marittimo veneziano alla patria stessa e all'intera cristianità⁶. Si tratta di riferimenti impliciti che ritornano anche nel dibattito successivo all'unificazione di Venezia al Regno d'Italia dopo il 1866. Venezia entra infatti a far parte del nuovo Regno in un momento di forte crisi dell'identità militare marittima italiana, seguita alla sconfitta navale subita a Lissa dalla Marina austriaca nel corso di quella stessa guerra austro-prussiana che avrebbe portato l'Italia ad annettere le provincie venete. Tale crisi polarizza il dibattito sul destino dell'Arsenale come cantiere e come base militare, da dismettere o da potenziare a seconda delle

⁴ F.M. Paladini, *Arsenale e Museo storico navale di Venezia: mare, lavoro e uso pubblico della storia*, Padova, Il Poligrafo, 2008.

⁵ A. Tenenti, *Il senso del mare*, in *Storia di Venezia. Dalle origini alla caduta della Repubblica*, vol. XII, *Il mare*, a cura di A. Tenenti e U. Tucci, Roma, Istituto dell'Enciclopedia italiana, 1991, pp. 7-76.

⁶ Paladini, *Arsenale e Museo*, cit., pp. 16-19.

diverse visioni del futuro marittimo dell'Italia stessa, nel costruire e sostenere le quali diverse interpretazioni del passato, e diversi passati, vengono mobilitati.

II

A livello nazionale, la necessità di potenziare l'Arsenale di Venezia, trasferendovi la base della flotta adriatica da Ancona, venne sottolineata in particolare da Francesco Miniscalchi-Erizzo nella seduta del Senato del 13 gennaio 1869, con un intervento che conteneva espliciti richiami al passato commerciale e imperiale della Serenissima nel Levante mediterraneo, ora proiettato su scala nazionale in una sorta di continuità storica tra l'antica Repubblica veneta e il nuovo stato unitario, che ne doveva assumere l'eredità⁷.

Vale la pena analizzare nel dettaglio la retorica usata da Miniscalchi-Erizzo, perché caratterizzata esplicitamente da un atteggiamento ben specifico verso il passato, funzionale a un'opzione strategica di politica internazionale coerente con questo.

Il punto di partenza è l'identificazione di un'occasione storica:

Ora che il taglio dell'istmo di Suez riconduce il commercio dell'oriente all'antico cammino, e ben presto quei traffichi riprenderanno l'antica via, se noi non ne approfitteremo, sarà tutta nostra la colpa, perché la fortuna ci offri uno di quegli avvenimenti che ben rare volte avvengono nella vita delle nazioni⁸.

Miniscalchi-Erizzo ammetteva che oramai, nel nuovo contesto unitario, «Brindisi, o Signori, è il vero porto mercantile di questo commercio; Brindisi è destinata dalla natura a divenirne l'emporio», ma questo non riduceva l'importanza di Venezia, in una visione di politica estera «imperialista» ben consapevole di quanto le rotte commerciali fossero inevitabilmente condizionate dai rapporti di forza tra le potenze:

Noi dobbiamo calcolare Venezia non solo come un gran porto di mare, non solo come un grande Arsenale, attualmente il più impor-

⁷ F. Miniscalchi-Erizzo, *Discorso del senatore Miniscalchi-Erizzo, relatore del progetto di legge pel riordinamento ed ingrandimento dell'Arsenale militare marittimo di Venezia, pronunciato nella tornata del 13 gennaio 1869*, Firenze, Tipografia del Senato di Cotta e Compagni, 1869.

⁸ *Ibid.*, p. 4.

tante della penisola, ma anche come il perno principale di tutte le operazioni strategiche che si faranno dalle Alpi Giulie alle Marittime, di tutti i piani di guerra insomma che possono svilupparsi sopra questo scacchiere. [...] Venezia sta in fondo all'Adriatico; di quel mare che un giorno o l'altro deve essere mare italiano, come già fu un giorno mare Veneto⁹.

La necessità di mantenere e rafforzare la funzione militare dell'Arsenale veneziano era quindi inquadrata in una prospettiva strategica che vedeva nell'Adriatico il terreno di espansione principale dell'Italia verso i Balcani e verso il Levante, a scapito certo dell'Impero asburgico, esplicitamente menzionato, ma ancor più di quello ottomano, le cui difficoltà cominciavano ad attirare le mire degli imperialismi europei anche minori, come quello italiano.

Ma perché proprio Venezia?

Laddove il discorso scendeva su questioni di natura tecnica, legate all'obsolescenza degli impianti cantieristici veneziani, l'enfasi cadeva con forza sulla inevitabilità di un aggiornamento continuo e di continui investimenti nell'ammodernamento di una industria in continua evoluzione:

L'Arsenale di Venezia, o Signori, è il più antico di quanti esistano, ebbe sette ingrandimenti che [...] non furono altro che i successivi mutamenti resi necessari dal perfezionamento e dalla trasformazione che subì la marina militare¹⁰.

Il passato era di nuovo mobilitato per giustificare cambiamenti in continuità con quanto fatto in precedenza. La capacità produttiva dei cantieri veneziani era argomentata da Miniscalchi-Erizzo con dati riferiti alla produzione in periodo austriaco e alla capacità di approvvigionamento di legname, criterio in realtà obsoleto nell'epoca del vapore, ma storico punto di forza della Marina da guerra veneziana¹¹.

Il rapporto con il glorioso passato dell'Arsenale era quindi declinato, da chi ne caldeggiava l'ammodernamento in funzione militare, nei termini di una diretta continuità. Non solo il Regno d'Italia era

⁹ *Ibid.*, p. 5.

¹⁰ *Ibid.*, p. 6.

¹¹ Su questo, così come sulle prospettive strategiche legate al potenziamento dell'Arsenale, vedi G. Mellinato, *L'Adriatico conteso: commerci, politica e affari tra Italia e Austria-Ungheria (1882-1914)*, Milano, FrancoAngeli, 2018.

l'erede storico della Repubblica di Venezia, ma anche le scelte strategiche del nuovo stato dovevano tener conto dell'eredità del passato. Questa visione lineare, in cui il passato costituisce la bussola migliore per orientare le scelte nel presente, veniva infine dichiarata a chiare lettere:

Signori, io amo sinceramente il progresso, ma credo che il progresso non sia vero, se non quando abbia la sua base sulle solide fondamenta dell'esperienza del passato¹².

III

A dispetto dell'accurata perorazione di Miniscalchi-Erizzo, tuttavia, i progetti di riordinamento dell'Arsenale a carico della Marina militare richiesero più di un anno per essere approvati dal Parlamento, mentre i lavori avrebbero avuto inizio soltanto nel 1872. Mentre l'esito del dibattito a livello nazionale restava incerto, le forze locali tentarono così di assumere l'iniziativa in merito al destino dell'Arsenale, che restava la più importante area industriale della città.

Nella fase immediatamente successiva all'Unificazione, il dibattito sul destino di Venezia si era concentrato sul problema delle soluzioni da adottare per favorire la tenuta e la ripresa dell'attività manifatturiera in città nella prospettiva dell'abolizione del regime di porto franco, prevista per il 1874. La priorità andava all'adeguamento delle infrastrutture portuali alle nuove esigenze della navigazione, che appariva urgente e fu oggetto di ampi interventi, nel contesto delle speranze di rilancio della funzione portuale di Venezia suscitate dall'apertura del canale di Suez, già menzionata da Miniscalchi-Erizzo. Nel 1869 furono di fatto avviati i lavori di costruzione della nuova «stazione marittima», spostando la sede portuale per le merci dal bacino di San Marco (che pure rimaneva nel sentimento popolare il vero porto della città)¹³ all'estremità occidentale della città, in un'area più facilmente collegabile alla ferrovia. Nell'attesa del completamento del nuovo porto, infine inaugurato soltanto nel 1880, venne allargato e reso più profondo il canale di collegamento tra la bocca di Malamocco e il bacino di San Marco,

¹² Miniscalchi-Erizzo, *Discorso*, cit., p. 10.

¹³ G. Luzzatto, *Prefazione*, in L. Candida, *Il porto di Venezia*, Napoli, CNR Centro di studi per la Geografia economica, Venezia, Omassini e Pascon, 1950, p. 38.

con la costruzione di due dighe frontali volte a impedirne l'insabbiamento. Nel frattempo, si progettava anche la riapertura della bocca del Lido e lo scavo del relativo canale, che avrebbe consentito un collegamento più rapido con la nuova stazione marittima, ma che sarebbe stato completato solo nel 1892¹⁴.

L'ipotesi di cedere a privati l'Arsenale di Venezia venne ventilata in quel contesto, tra le soluzioni proposte nel 1870 per stimolare le costruzioni navali a Venezia appunto in previsione dell'abolizione del porto franco e della costruzione del nuovo porto. Un concorso venne bandito all'Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti (IVSLA), e una serie di lezioni venne tenuta in merito all'Ateneo veneto. Luigi Luzzatti si fece promotore dell'istituzione di una commissione cittadina, che tuttavia non venne costituita in attesa di conoscere le decisioni del governo sugli arsenali militari. Accanto a lui, tra i principali fautori di un coinvolgimento di imprenditori privati nella gestione dell'Arsenale appare Luigi Bodio, all'epoca docente alla Scuola superiore di commercio di Ca' Foscari, già coinvolto nella commissione municipale istituita a Livorno nel 1864 per la costituzione dei magazzini generali, e futuro direttore dell'Ufficio di statistica nazionale.

Luzzatti era appena tornato attivo nella vita politica locale dopo aver svolto per tutto il 1869 il ruolo di segretario generale del Ministero di agricoltura industria e commercio (MAIC), al quale sarebbe tornato nel febbraio 1871. Ed è appunto nei primi mesi del 1870 che emerge, all'interno dell'IVSLA, il progetto di costituire una commissione cittadina per lo studio dei provvedimenti da adottarsi in vista dell'abolizione del porto franco. Tale commissione avrebbe dovuto occuparsi in primo luogo di agevolare la costituzione di una società privata di costruzioni navali, capace di assumere in gestione l'Arsenale nel caso in cui il governo decidesse di abbandonarne l'uso militare.

L'IVSLA, principale accademia scientifica delle province venete, aveva già l'anno prima messo a concorso un premio di lire 3.000, per conto della Fondazione intitolata al conte Giovanni Querini Stampalia, per un'opera da consegnare entro la fine del giugno 1870, che sapesse

determinare lo svolgimento che potrebbero prendere nell'estuario

¹⁴ M. Reberschak, *L'economia, in Venezia*, a cura di E. Franzina, Roma-Bari, Laterza, 1986, pp. 234-236.

veneto le costruzioni navali; le cause che finora lo hanno inceppato; i mezzi per rimuoverle¹⁵.

Luzzatti, in qualità di relatore della commissione giudicatrice, composta anche da Fedele Lampertico e Gustavo Bucchia, sostenne nella successiva seduta del 17 luglio 1870 che la pubblicazione di tutti e tre i lavori presentati,

nei quali con varii argomenti si propugna il concetto della Società di costruzioni navali, gioverebbe a conciliare le simpatie del pubblico alla nuova impresa¹⁶.

Luzzatti proponeva poi l'istituzione di una commissione di studio dell'Istituto stesso, che in seguito avrebbe potuto dare avvio alla sottoscrizione del capitale in tutta Italia, in vista di fondare effettivamente una società privata.

L'idea di una società privata di costruzioni navali, da costituirsi attraverso un'ampia sottoscrizione, era venuta emergendo nei mesi precedenti a partire dalle lezioni serali sul futuro commerciale e navale di Venezia tenute all'Ateneo veneto, principale luogo veneziano di divulgazione scientifica e di discussione civica, da Alberto Errera. Gli interventi di Errera, come ricordava Luzzatti a Luigi Bodio,

dettero quasi uno stimolo alla discussione, che prima si faceva bisbigliando o mormorando nei crocchi di due o tre amici al caffè. Infatti dopo quelle due letture un'altra fu tenuta, sull'argomento, dal sig. Fontanella, nell'Ateneo medesimo, un giovedì¹⁷.

Aristide Fontanella aveva presentato il 5 maggio 1870 all'Ateneo veneto *Intorno ai provvedimenti che dovrebbero accompagnare l'abolizione del porto-franco di Venezia*, proponendo di istituire all'interno degli spazi dell'Arsenale dei magazzini generali, «luogo di deposito in regime fiscale privilegiato con la possibilità di emettere *warrants*», ovvero di consentire ai commercianti che vi depositassero le merci di ottenere credito su di esse girando ad altri le note di pegno rilasciate dai

¹⁵ *Adunanza del 10 febbraio 1870*, in «Atti dell'Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti», III, vol. XV, 1869-1870, p. 445.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Istituto Veneto di Scienze Lettere ed Arti, *Archivio Luzzatti*, b. 6, fasc. «Luigi Bodio», Venezia, 17 maggio 1870 (Luzzatti a Bodio).

magazzini stessi¹⁸. L'iniziativa avrebbe a sua volta richiesto un'ampia partecipazione di capitali, e sarebbe stata oggetto di ulteriori concorsi e dibattiti promossi dallo stesso Luzzatti all'IVSLA, per vedere infine realizzazione soltanto vent'anni dopo, all'interno della nuova stazione marittima infine ultimata. Quel che appare interessante in questo contesto è che qualsivoglia iniziativa fosse stata presa per lo sviluppo marittimo di Venezia prevedeva come irrinunciabile una raccolta di capitali su ampia scala in cui coinvolgere i principali industriali veneti.

IV

È in questa prospettiva che Bodio chiedeva informazioni e consigli all'industriale laniero Alessandro Rossi di Schio, innanzitutto in merito alla

idea che il governo avesse da cedere all'industria privata l'arsenale di Venezia, a certi patti da stabilirsi (in questa occasione in cui si sta costituendo per iniziativa dell'Istituto veneto una associazione per costruzioni navali)¹⁹.

Solo pochi giorni dopo lo stesso Bodio faceva peraltro marcia indietro, probabilmente scoraggiato da Luzzatti in merito agli orientamenti del governo. Scriveva infatti Bodio all'industriale:

discorrendo con persone intendenti della materia, mi pare, a vero dire, intempestiva l'idea che taluno metterebbe avanti di chiedere la cessione dell'Arsenale di Venezia ad una compagnia da costituirsi, per quanto poderosa la si potesse organizzare. Tre arsenali sotto la direzione immediata dello Stato, uno nel Mediterraneo, uno nel Ionio e uno nell'Adriatico non parrebbero troppi. Ad ogni modo, finché il governo non avesse maturamente e chiaramente deliberato come intende sistemare la sua marina da guerra ed i servizi relativi di costruzioni nuove e di manutenzione, non sarebbe opera seria, forse, il tentare di farla risolvere con provvedimenti parziali e che potrebbero pregiudicare l'assetto definitivo²⁰.

¹⁸ Reberschak, *L'economia*, cit., p. 236.

¹⁹ Biblioteca civica di Schio, *Archivio del senatore Alessandro Rossi*, b. 3, fasc. «Luigi Bodio», Venezia, 29 gennaio 1871 (Bodio a Rossi).

²⁰ *Ibid.*, Venezia, 31 gennaio 1871 (Bodio a Rossi).

Certo lo stile di una lettera privata può prescindere dalle argomentazioni retoriche in parte inevitabili in un intervento in un'assemblea parlamentare, ma spicca nel discorso di Bodio l'assenza di riferimenti al passato glorioso dell'Arsenale veneziano. Questo diventa un presupposto implicito dei progetti di nuove iniziative commerciali, forse troppo "ingombrante" per essere direttamente tirato in ballo.

Rossi, peraltro, rispondeva prendendo sul serio l'ipotesi e mostrando come le difficoltà non stessero tanto nella disponibilità del governo a cedere l'area e gli imponenti impianti ai privati, quanto piuttosto nelle caratteristiche strutturali dell'economia italiana che la ponevano in posizione di oggettivo svantaggio di fronte alla rapida evoluzione tecnica dell'industria navale. Scriveva quindi l'industriale, che da qualche tempo si veniva orientando verso posizioni favorevoli a un protezionismo di modello statunitense:

la cessione dell'Arsenale è una idea ardità, ma veramente americana se si trovasse un americano da metterla in pratica. E dico questo perché la costruzione in legno anche nella Liguria è minacciata di decadenza per la crescente concorrenza del vapore. Non ci sarà alla lunga economia di volume che resista al prezzo del tempo. Non abbiamo miniere, e perfino sul marmo greggio di Carrara ora l'America infligge altissimo dazio. Coll'Arsenale si potrebbe riprendere il ferro. Ed allora entra in questione la legislazione internazionale²¹.

Quel che emerge nell'argomentazione serrata di Rossi è la consapevolezza del carattere illusorio di ogni ipotesi di continuità effettiva con il passato cantieristico dell'Arsenale. In poche parole, l'industriale delineava i vantaggi insufficienti della navigazione a vela, che pure consentiva carichi di dimensione maggiore, rispetto a quelli, tutti legati alla maggiore velocità nelle rotte marittime, della navigazione a vapore. La necessità inderogabile di passare alle navi in ferro si scontrava tuttavia con i costi inevitabilmente più alti della cantieristica in un paese privo di risorse naturali come l'Italia, superabili solo con misure protezionistiche. Paradossalmente, questo ragionamento portava Rossi a convergere sull'ipotesi di un uso militare dell'Arsenale, che solo poteva giustificare il suo potenziamento, data la strutturale debolezza della cantieristica italiana. Qui il passato, assieme alla natura, diventa vincolo, che attivamente condiziona

²¹ *Ibid.*, Schio, 4 febbraio 1871 (Rossi a Bodio).

l'esito di scelte d'investimento che non possono prescindere, pena il fallimento.

Il carattere illusorio del «vivace incremento» della «produzione cantieristica italiana» nei primi quindici anni successivi all'Unità è sottolineato già da Rosario Romeo e ripreso da Gianni Toniolo, che mostra come la crescita della produzione fosse

ancora in gran parte basata sulla tradizione della marineria velica e, quando questa non riesce più a competere con i bastimenti a vapore, la produzione di navi diminuisce velocemente²²,

a dispetto dell'aumento della stazza media delle navi prodotte da 20 a 260 tonnellate²³.

L'imponente espansione conosciuta dall'Arsenale di Venezia a partire dal 1872 fu resa possibile dalla decisione strategica del governo di fare di Venezia la principale base navale dell'Adriatico a scapito di Ancona, investendo in un continuo sforzo di modernizzazione dei bacini di carenaggio tale da consentire il passaggio al vapore e quindi alle navi in ferro. Nel 1887 quasi quattromila lavoratori trovavano impiego in quello che fino a dopo la prima guerra mondiale rimase uno dei principali poli cantieristici nazionali, capace di attirare l'insediamento in città di imprese private del settore, che soltanto a Venezia potevano trovare manodopera specializzata, come il Cantiere navale della Società veneta di costruzioni di Vincenzo Stefano Breda, della quale lo stesso Rossi deteneva una quota, impiantato a Sant'Elena nel 1881, o lo stabilimento meccanico F. Layet, presente a Castello fin dal 1870²⁴.

V

L'episodio qui raccontato, minimo se si vuole per importanza nella lunga storia dell'Arsenale, fu occasione, assieme ad altre vicende coeve, per definire posizioni che segnano nel lungo periodo il dibattito italiano sulla politica economica. Il nesso tra protezionismo, intervento statale e imperialismo appare chiaro, così come il carattere

²² G. Toniolo, *Storia economica dell'Italia liberale, 1850-1918*, Bologna, il Mulino, 1988, p. 111; vedi anche R. Romeo, *Breve storia della grande industria in Italia, 1861-1961*, Bologna, Cappelli, 1963, pp. 45-46.

²³ *Sommario di statistiche storiche italiane, 1861-1955*, Roma, ISTAT, 1955, p. 130.

²⁴ Reberschak, *L'economia*, cit., pp. 238-239.

ingenuamente ottimistico delle soluzioni che invocavano il ricorso al mercato e alla libera iniziativa.

D'altra parte, a queste diverse posizioni corrispondono atteggiamenti divergenti verso il passato. Identificato con la lunga e complessa storia dell'Arsenale, il passato viene ignorato come un peso, pericolosamente denso di richiami e significati poco controllabili da chi auspica una soluzione che immagina come radicalmente nuova, come la cessione a privati dell'Arsenale, peraltro già attuata in altri casi non meno noti, come a Genova nel 1851 in occasione del trasferimento a La Spezia della Marina militare sabauda. La fase più gloriosa dell'Arsenale «cuore dello Stato» veneto, legata alle glorie commerciali e militari della Repubblica fino a Lepanto, viene invece richiamata quasi ossessivamente, come un'eredità da rivendicare, da chi intende riprendere la funzione militare dell'Arsenale nel quadro di una politica di espansionismo commerciale, ma potenzialmente anche politico, nell'Adriatico e del Mediterraneo. Quello stesso passato diventerà in seguito attivo catalizzatore di nuovi progetti imperialistici, ovvero condizione necessaria, se non sufficiente, per giustificare avventure che altrimenti sarebbero apparse sconsiderate, come bene ha mostrato Filippo Paladini²⁵. Infine, laddove gli sviluppi della cantieristica veneziana in età austriaca vengono analizzati pragmaticamente, il passato dell'Arsenale diventa un vincolo, che limita le scelte disponibili per chi deve deciderne il destino e con la persistente arretratezza di impianti e tecniche rende inevitabili costi e investimenti per chi intenda ammodernarlo.

²⁵ Paladini, *Arsenale e Museo*, cit., pp. 61-79.