

Sabato 1 giugno 2024

Salone nautico

ARSENALE, SOLUZIONI ATTUALI

di **Giovanni Costa**

È in corso a Venezia negli storici spazi dell'Arsenale il Salone nautico giunto alla quinta edizione. Mentre molti si interrogano sul futuro della città sospeso tra cielo (le nuvole del cloud) e acqua (alte maree e alluvioni turistiche) altri hanno colto questa occasione per sottolineare il valore simbolico dell'Arsenale e hanno riproposto sotto nuove forme la vocazione manifatturiera della città e del suo entroterra. Infatti al Salone sono presenti anche produttori nautici locali e molti operatori di attività connesse: servizi, ricerca su nuovi materiali e nuovi propulsori, design, decarbonizzazione e altro ancora. Fa da sfondo la storia dell'Arsenale che si trova nello splendido libro di Robert C. Davis «Costruttori di navi a Venezia» (Neri Pozza editore, Vicenza).

L'Arsenale ha sperimentato a partire dal XII secolo una forma di organizzazione sociale e produttiva che potrebbe ancor oggi fornire qualche idea per la modernità di talune soluzioni, anche se la loro riproducibilità è tutta da verificare. I cantieri dell'Arsenale adottarono una delle prime forme di produzione sequenziale, anticipando la catena di montaggio taylorista e fordista, con alcune positive specificità che nel tempo purtroppo si dispersero. A differenza delle applicazioni automobilistiche dei primi decenni del Novecento, riuscirono a ottenere prodigiosi aumenti di produttività del lavoro conservando quello che oggi chiamiamo un «ecosistema sociale».

Un ecosistema che valorizzava i mestieri artigianali e le forme di tutela e di regolazione rappresentate dalle corporazioni. Questo non aveva solo un risvolto economico, ma conferiva ai veneziani un vantaggio strategico perché nessuno era in grado di incrementare la potenza della propria flotta con la loro rapidità.

Gli storici ricordano che prima della Battaglia di Lepanto (1571) cento galere armate di tutto punto furono «rilasciate» dall'Arsenale nel giro di due mesi.

L'Arsenale fu un misto di organizzazione gerarchica e mercato: l'organizzazione gerarchica perché a mano a mano che ci si avvicinava alla consegna dell'imbarcazione aumentava il potere di controllo e la responsabilità di chi doveva garantire la qualità del prodotto finale; il mercato perché nelle fasi a monte i fornitori di parti componenti lavoravano con relativa autonomia secondo le regole del proprio mestiere. Fu questo misto di gerarchia e mercato che conferì a quel sistema di produzione una particolare reattività in grado di garantire se necessario un aumento della capacità produttiva e una diminuzione dei tempi di attraversamento del processo.

All'Arsenale furono infatti utilizzate forme di appalti interni per sollecitare una maggiore iniziativa dei lavoratori. Si trattava evidentemente di appalti virtuosi, a differenza di quelli odierni considerati fonte di degrado sociale e organizzativo soprattutto in tema di sicurezza. Furono anche adottate soluzioni organizzative anticipatrici dei moderni modi di produzione quali la modularità delle parti componenti – per esempio gli alberi, le balestre – così da poter utilizzare lo stesso modulo per diversi tipi d'imbarcazione.

Alcuni principi della «lean production» (produzione snella) lanciati dal modello di manifattura noto come «toyotismo» – alle cui evoluzioni la Fondazione Cuccia di Altavilla Vicentina dedica un polo di ricerca e di formazione denominato Lean Center – erano già praticati all'Arsenale. La decadenza della Serenissima e quella dell'Arsenale seguono la stessa parabola per un insieme complesso di cause principali. Tra quelle minori, per quanto riguarda l'Arsenale, ci fu anche l'abbandono della centralità del mestiere e l'introduzione del posto (fisso) che burocratizzò l'organizzazione. Produttività e qualità deperirono. Sul finire del XVII secolo gli appalti interni furono sostituiti da metodi di controllo per individuare i fannulloni. Non portò nulla di buono.