

pass4venice, un progetto per governare il turismo, trasformando una città in balia di milioni di visitatori in una *smart city* gestita.

Che Venezia non riesca più a esprimere un'idea di sé che eviti le secche della propria ineluttabile decadenza, forse era solo una sensazione fino a poco tempo fa diffusa. Che essa invece, mai come in questo periodo, abbia saputo formulare riflessioni sulla propria difficile quotidianità e sulla soluzione dei propri problemi, appare sempre più come un dato che emerge prepotentemente. E per fortuna. Quel che sorprende, semmai, ma in fondo neanche tanto a ben pensarci vista la crisi dei partiti, è che questo fervore d'idee non provenga dall'attuale dibattito politico generato dal confronto elettorale, poverissimo di proposte. La cui vaghezza suscita spesso imbarazzo e disincanto nell'opinione pubblica e forse andrà ad alimentare l'astensionismo. Stupisce che esso derivi dalla società civile, nei suoi ambiti più avvertiti, che ancora testimoniano la vitalità e la voglia di reagire di questa città.

Prendiamo uno dei temi principali delle problematiche veneziane, il turismo. Che rischia di soffocare la città per il troppo amore di cui essa viene fatta oggetto a livello mondiale. Ebbene, a fronte dei balbettii programmatici dei vari partiti il cui vuoto progettuale può risultare addirittura assordante, negli ultimi mesi si sono sempre più contrapposte idee e soluzioni. Col risultato che tali progettualità hanno finito col marginalizzare il racconto della politica, costringendola spesso a rincorrere quanto a livello di società civile veniva nel frattempo proposto.

L'IDEA DI MUSEALIZZARE SAN MARCO

Così è stato con il progetto di **Marco Scurati** di “*musealizzare*” Piazza San Marco, consentendo l'accesso a pagamento attraverso varchi elettronici. Così sta succedendo con l'ultima proposta in ordine di tempo che va sotto il nome di *pass4venice*, presentata solo pochi giorni fa al Padiglione Aquae dell'Expo al Vega di Marghera.

“Quel che ci proponiamo, mi dice Andrea Casadei, l'ideatore del progetto, è di squarciare il velo d'ipocrisia sul tema del turismo, e dimostrare che la nostra proposta non solo è fattibile, ma nell'attuarela ci sarebbero dei ritorni non indifferenti per la città”.

Veneziano, esperto di *ticketing*, creatore di Box Office nell'89, con alle spalle esperienze di organizzazione di grandi eventi, come la Mostra del Tiziano del '90, attualmente in forza a H-Farm dove segue il portfolio delle startup, Casadei in un anno e mezzo di lavoro ha messo assieme un gruppo del quale fanno parte esperti di turismo a livello nazionale, come Edoardo Colombo; Mirko Lalli, attuale *digital champion* per il turismo, nominato da Matteo Renzi; Stefano Quintarelli, l'uomo di internet in Italia, deputato e attuale presidente del Comitato di indirizzo dell'AGID. Oltre

a altri che in diversi campi operano, da quello del diritto all'urbanistica e via dicendo.

Il risultato è quello di proporre un sistema innovativo, capace di risolvere i problemi legati al flusso indiscriminato di turisti e in grado di generare un reddito per la città. Grazie alla regolazione informatizzata degli accessi al centro storico con un pass a pagamento e mettendo finalmente a sistema il turismo in laguna.

UN PASS E SETTE PUNTI DI SNODO

In breve, il sistema di accesso alla città sarà consentito tramite l'acquisto di un *pass* e vincolato a sette *hub* da cui il turista dovrà passare: Mestre via Righi; Mestre Stazione; Punta Sabbioni; Tessera aeroporto; Chioggia; Fusina; Venezia lagunare. Con un costo di entrata che cresce esponenzialmente secondo il numero di quanti sono già presenti nel centro storico di Venezia. Variando da un costo di circa 25 euro medi per i primi 33mila ospiti, ai cento euro previsti oltre le centomila presenze, fungendo da deterrente per l'acquisto di nuovi biglietti.

Se il prezzo varia sulla base dei tempi di prenotazione, del periodo (alta o bassa stagione) e della durata della permanenza, il pass consentirà l'utilizzo gratuito dei mezzi di trasporto pubblici e l'accesso ai musei ed esposizioni temporanee. “Il [Rapporto dell'Unesco 2012-2018](#), continua Casadei, stabilisce che l'unicità di Venezia e della sua laguna è quella di essere un sito archeologico abitato. Dico questo perché ci rendiamo conto che l'attuazione del progetto presenta alcuni problemi di carattere giuridico.

Ma proprio la formulazione usata dall'Unesco, unitamente alla discussione ora in corso al parlamento sulla nuova Legge Speciale, potrebbero far sì che queste difficoltà siano superate. Sia a livello di UE, sia di Legge Speciale.

In quest'ultima potrebbe essere riconosciuto il modello che stiamo proponendo in quanto capace di generare quelle risorse finanziarie necessarie a mantenere la città, che qualsiasi governo centrale ormai non avrà alcuna possibilità di mettere a disposizione. E per la sua capacità di controllare nel contempo efficacemente i flussi turistici”. Rispetto ai quali, il progetto stima verosimile un calo pari al trenta per cento delle presenze annue.

DA TRENTA A VENTUNO MILIONI DI OSPITI

Come dire che dagli attuali trenta milioni di presenze delle quali si parla, si passerebbe a un totale di 21 milioni di ospiti. Un respiro di sollievo.

E quanto alla questione risorse economiche generate, con un 500 milioni all'anno a disposizione della città. Già, perché *pass4venice* prevede un introito lordo di 1,1 miliardi l'anno, a fronte di un costo d'investimento e di gestione pari a 600 milioni.

I conti si fa presto a farli e non sarebbero “bruscolini” quelli che potrebbero essere destinati alla

salvaguardia del patrimonio storico e culturale veneziano, alla tutela della residenza e a favore delle attività economiche non dipendenti dal turismo. Con gli *hub* riorganizzati per tipologia di utenza. Differenziando gli arrivi tra residenti, ospiti e parenti dei residenti, lavoratori abituali, imprese con un rapporto attivo con la città e turisti. Garantendo l'accesso pedonale gratuito attraverso il Ponte della Libertà che potrà essere totalmente ripensato come “ponte green” nella sua attuale funzione, unificando le due parti di gomma e rotaia sotto un unico asse della mobilità. Ma con un periodo di realizzazione del progetto che richiederà dai tre ai cinque anni.

“Per questo, aggiunge Casadei, nel frattempo si potrebbe applicare il progetto di Marco Scurati. Le nostre due proposte sono diverse, ma entrambe hanno il pregio di aver fornito una soluzione al problema. In attesa che la nostra idea possa essere applicata”.

E infatti Casadei non ha difficoltà ad ammettere che il progetto abbia bisogno di uno studio di fattibilità, che sarà coordinato da **Ca' Foscari**, per finanziare il cui costo, stimato in 200mila euro, si vuol far partire una campagna di **crowdfunding** a breve. E a supporto della quale campagna sta per nascere un Comitato **pass4venice**, con le più ampie adesioni. Poi, una volta fatto lo studio di fattibilità, qualora la prossima amministrazione adotti il sistema, si dovrà far partire un bando per un **project financing** necessario al finanziamento delle spese ingenti, necessarie per la costruzione dei sette *hub*. Non solo. Ma anche a finanziare l'enorme lavoro di comunicazione, di marketing e per la costruzione delle piattaforme informatiche indispensabili.

Quindi, chiedo alla fine a Casadei, da VeniceCard a VeniceLand? “Oggi, mi risponde con un sorriso, Venezia è un parco a tema non gestito e il nostro progetto vuole trasformarla in una smart city gestita. Tutto qui il senso di quanto stiamo dicendo”. Come si fa a dargli torto?

ARTICOLI RECENTI SUL GOVERNO DEL TURISMO A VENEZIA

[Contenere i turisti replicando altre Venezia](#)

[Venezia, chi dà i numeri sui turisti e chi offre soluzioni](#)