

LA STORIA. Vicissitudini, modifiche e ripensamenti di un sistema imbottito di contraddizioni

# Actv ci lavorava dal 1992, 10 anni fa ci rinunciò

*Ora ha dovuto spendere cifre enormi per adottarlo. Il nodo dell'«open source»*

**VENEZIA.** Strana e lunga storia quella di imob: oggi Vela-Actv paga per utilizzare un brevetto che nel 1992 aveva contribuito a realizzare, come partner del consorzio del progetto europeo Calypso. Ricerca sfociata nel 1998 nella realizzazione del sistema Rdif di trasmissione dati in radiofrequenza: quell'abbinamento tessera chip/lettore che stiamo incominciando a conoscere, ma che è diffusissimo nel mondo e che città come Parigi o Roma utilizzano già dalla fine degli anni Novanta, seppur solo per la gestione degli abbonamenti. Tecnologia che allora Actv non aveva voluto adottare, ritenendola inutile per gestire i massicci flussi di biglietti unici dei trasporti veneziani.

**I costi.** Ora si torna a Calypso, con una rivoluzione tecnologica non certo al risparmio. Come da informazioni date da

Vela in occasione del lancio di imob, l'azienda paga 4 euro per ogni tessera con chip abbonamento-Carta Venezia (450 mila pezzi) e 0,25 per ogni biglietto elettronico *chip-on-paper* (ne sono stati ordinati 4,5 milioni: molto più cari dei vecchi biglietti cartacei, sono ricaricabili fino a 10 volte, ma c'è da credere che molti finiranno usa-e-getta nel cestino), 12,3 milioni d'investimento iniziale di

Actv e Regione. Costi molto più alti di gestione rispetto ai biglietti di carta. «Serve a conoscere i flussi e gestire al meglio i servizi: i costi si riducono con i risparmi della manutenzione onerosa delle obliterateci meccaniche fuori produzione», ha più volte replicato Vin-

cenzo Monaco, direttore Vela.

**Multi-card?** Altro problema, l'integrazione tra servizi, presentato da Actv come uno degli obiettivi immediati: utilizzare la card per trasporto in tutto il Veneto (e su questo si sta lavorando), ma anche per entrare nei musei, pagare un parcheggio. E qui si è più lontani.

In casa nostra, anche Supersky Dolomiti, Neptun al Porto, i musei civici, la stessa Atvo adottano il *contactless*, ma utilizzano tutti uno standard aperto (*open source*), grazie al quale non solo si possono comprare hardware e tessere sul mercato senza pagare royalties, ma è possibile un'ampia multi-integrazione, caricando i codici di

servizi diversi. Non così per il sistema adottato da Actv, che ha optato per Iso 1545 di Calypso, standard Iso 14443/b, che richiede sistemi tutti certificati e che "chiude" al momento l'accesso a servizi che girano su piattaforme aperte. Il paradosso è che i Musei civici veneziani potrebbero essere caricati sulla card turistico-trasporti che la Provincia sta realizzando per luglio con Atvo, ma non altrettanto potrà fare subito Actv: Venis sta lavorando ad un server di snodo tra quello di Actv e degli altri servizi (Asm, Musei e quant'altro), ma non c'è ancora scadenza.

**Interpellanza.** Una vicenda complessa che il consigliere Pietro Bortoluzzi (An) ha tradotto in un'articolata interpellanza in Municipalità, per chiedere lumi su quelle che lui chiama «criticità e zone d'ombra del sistema imob». (r.d.r.)

La tecnologia scelta non permette il dialogo con altre piattaforme