

Venezia, pioniera della

Di Cecilia Biondi

Com'è tecnologica Venezia, cantano dolcemente i gondolieri... mentre il 60% dei cittadini veneziani utilizza normalmente Internet (su rete a banda larga offerta dal comune) e tutti ma proprio tutti, siano essi residenti sull'isola o sulla terraferma, oltre ai venti milioni di turisti all'anno, salgono sugli autobus e sui vaporetto con biglietti contactless

Con un evento organizzato in grande - convegno al mitico hotel Danieli di piazza san Marco e visita in laguna il giorno successivo - CLUB Italia, l'associazione che riunisce gli utenti e operatori di sistemi contactless (l'acronimo sta infatti per Contactless Users Board) ha organizzato una visita tecnica al nuovo sistema di bigliettazione elettronica di Venezia, imob.

Un sistema di primissimo piano in Italia, ma probabilmente non per molto: il mercato a cui appartiene è caratterizzato da grandissimo dinamismo e, come risulta dalle testimonianze che si sono alternate durante l'incontro, si discosta nettamente dalle voci di crisi che abbiamo sentito negli ultimi sei mesi. CLUB Italia ha peraltro in programma nei prossimi mesi altre due visite tecniche, come riporta il direttore Claudio Claroni: a Roma in maggio, e a Cagliari in settembre. Inoltre, è in previsione uno studio per presentare la situazione aggiornata di tutti i sistemi di bigliettazione elettronica in Italia, fra i quali,



comunque, quello di Venezia è attualmente l'unico di questo tipo.

Venezia è una realtà assolutamente particolare nel mondo, oltre che in Italia e le sue caratteristiche hanno influenzato pesantemente sul nuovo sistema di bigliettazione avviato in città e dintorni. «A fronte di una percentuale media del 30% di utilizzo dei mezzi pubblici nelle altre città, a Venezia i mezzi pubblici sono usati dal 100% degli abitanti; in più, ci sono 20 milioni di turisti all'anno, tutti sugli stessi mezzi» è uno dei primi aspetti salienti evidenziati da Enrico Mingardo, assessore alla mobilità e ai trasporti del Comune di Venezia. L'aspetto preponderante dell'afflusso turistico è stato anche uno dei fattori che ha consentito l'introduzione del sistema full contactless: «Il sistema misto magnetico/RFID costa molto di più dal punto di vista dell'hardware, a differenza del sistema full contactless, ma il biglietto magnetico costa meno: e non in tutte le città è possibile chiedere per il biglietto di corsa singola un prezzo così elevato come a Venezia», precisa Maurizio Castagna, direttore generale di Actv. «Il biglietto RFID ha un costo che si può coprire con il prezzo del biglietto per i non residenti (6,50 €). Ed



tecnologia wireless

una delle cose che limita l'introduzione di un simile sistema in altre città italiane, dove le tariffe per la corsa singola non possono essere così elevate». Di fatto però i dibattiti nel corso dell'evento hanno messo l'accento non solo sulla maggiore semplicità, dal punto di vista dell'implementazione e della gestione, di un sistema "full contactless", ma anche sul fatto che qualsiasi sistema di bigliettazione elettronica ha come principale obiettivo la maggior diffusione possibile delle tessere di lunga durata, più che la vendita dei biglietti singoli.

Altra spinta importante verso un sistema monotecnologico era la necessità di integrare mondi diversi, principalmente il mondo della navigazione della zona lagunare, e il mondo del trasporto su strada a Mestre e altri comuni limitrofi. L'unico modo per integrare mezzi così diversi era la scelta di un sistema particolarmente intelligente e integrato. In più, il sistema si inserisce in un progetto tecnologico comunale di lunga data, che ha visto la posa di cavi in fibra ottica su tutta la città e l'avvio di un portale per la fruizione della città, Venice Connected, che consente la gestione dei flussi turistici in una città che deve assolutamente evitare un turismo di tipo massivo. «Questo è un progetto completo, che non comprende solo il trasporto, ma integra anche diversi tipi di servizi» aggiunge Enrico Mingardi. «Venezia è

infatti stata una delle città più dinamiche nella spinta informatica verso i cittadini. Una città "a portata di portatile". L'obiettivo è l'eccellenza nell'utilizzo degli strumenti informatici». Cosa necessaria per gestire una situazione complessa anche dal punto di vista tariffario: il trasporto pubblico di Venezia offre infatti 372 tipi di tariffe. Oggi, 226 di queste sono gestite con la tessera abbonamento, e 146 con il biglietto singolo; l'utente deve quindi interagire con la macchina per attivare e convalidare la tessera per il percorso che vuole effettuare.

I dati del progetto

Il progetto veneziano ha preso il via nel lontano 2000, con una sperimentazione molto positiva di un sistema a norma Calypso. Nel 30 dicembre 2003, una delibera della giunta regionale ha stanziato i fondi necessari. Forti dell'esperienza Calypso e di sufficienti risorse, nel 2003-2004 i referenti hanno impostato le basi del progetto e il capitolato tecnico; nel 2004 si è svolta la gara d'appalto per la tecnologia, che è stata vinta dalla società ACS, che non solo ha fatto l'offerta più vantaggiosa, ma ha anche soddisfatto un altro dei parametri vincolanti per l'aggiudicazione della gara, cioè la capacità di fornire un prototipo del sistema completamente funzionante. Nel 2007 sono uscite le prime tessere di abbonamento al posto



della Carta Venezia, e da maggio 2008 si sono cominciati a distribuire tutti i tipi di biglietti contactless. La tessera abbonamenti, che è una smart card dual interface (per le possibilità di convergenza con i sistemi di pagamento), può contenere fino a 4 contratti e ha tre anni di validità; il biglietto singolo contiene un solo abbonamento, ma è ricaric-

