

## **Lotta all'evasione tariffaria - A Bologna arrivano i "tornelli": dal 4 giugno sulle linee Tper. Dopo alterne vicende, saranno reintrodotti, così Tper dichiara guerra ai "furbetti"**

Dopo alterne vicende, saranno reintrodotti, così Tper dichiara guerra ai "furbetti", per i quali sarà ancora più difficile viaggiare senza biglietto. Una battaglia già iniziata da tempo con le nuove modalità di validazione a bordo, e grazie alla quale la società di trasporti ha riscontrato "risultati positivi, come l'aumento dei titoli di viaggio venduti e dei ricavi."

L'installazione dei tornelli a bordo dei bus è stata autorizzata e certificata dalla Motorizzazione Civile su 8 mezzi urbani del parco veicolare di Tper. Sono autobus a due porte - una di accesso e una di discesa - sui quali sono installati, nei pressi della cabina di guida, poco oltre l'unica porta d'ingresso, dei bracci mobili che si aprono alla convalida del biglietto o del citypass, al riconoscimento dell'abbonamento o all'emissione dello scontrino dell'emittitrice automatica di biglietti urbani.

Le linee bolognesi su cui dal 4 giugno saranno in servizio gli autobus provvisti di questo sistema d'accesso sono la 16 (Piazza Cavour – Piazzale Atleti Azzurri d'Italia) e la 60 (Via San Donato – Ospedale Sant'Orsola), collegamenti urbani sui quali, per caratteristiche di carichi d'utenza e di percorso, sono utilizzati veicoli di tale tipologia. Funzionamento. Dopo le operazioni di convalida o di acquisto del titolo di viaggio a bordo, i bracci del tornello si aprono e una luce verde mostra all'utente la possibilità di passare.

Nel caso si oltrepassi il tornello forzandolo, senza effettuare la validazione o l'acquisto del titolo, il sistema segnala l'accesso irregolare tramite un segnale acustico e una luce rossa lampeggiante. Questo sistema d'accesso è in completa coerenza e interfunzionalità con la validazione ad ogni accesso di tutti i titoli di viaggio, attualmente in vigore: per biglietti a banda magnetica e tessere "Mi Muovo" a microchip in corso di validità, il sistema, riconosciuta la validità dei titoli, dà accesso al passeggero aprendo il tornello.

Esistono pochi titoli di viaggio che non sono convalidabili attraverso il validatore (come i biglietti cartacei acquistati precedentemente su un altro bus urbano o gli abbonamenti mensili e annuali integrati ferro/gomma Mi Muovo); in questi casi, all'atto della salita, il passeggero deve mostrare il titolo di viaggio al conducente, in modo che questi possa azionare l'apertura del tornello.

L'accesso dei passeggeri con disabilità che si spostano su carrozzina può avvenire dalla porta posteriore dotata di pedana, con l'assistenza del conducente, come è consuetudine su tutte le linee. Nei primi tre

giorni di servizio dei bus con tornelli, sulle linee 16 e 60 sarà presente personale di assistenza che fornirà informazioni e indicazioni all'utenza e ai conducenti e potrà gestire eventuali anomalie.

Alla completa autonomia del sistema, i tornelli non sostituiranno comunque la normale attività di verifica a bordo sulle linee 16 e 60, sulle quali potrà svolgersi, così come su ogni altra linea, in riferimento al possesso del titolo di viaggio oltre che all'utilizzo corretto delle porte di salita e discesa.

Prospettive del sistema di controllo degli accessi. Gli esordi dell'esperienza sulle linee 16 e 60 serviranno in particolare a concentrare l'attenzione sugli aspetti tecnici: potranno essere monitorati i tempi di percorrenza del bus, quelli di salita dei passeggeri e saranno prese in considerazione le note del personale di rilevazione e le sollecitazioni che perverranno dagli utenti.

Quello dei tornelli è un sistema che assocerà, da un lato, affidabilità e praticità d'uso per i passeggeri e, dall'altro, un deciso abbattimento dell'evasione tariffaria, come precedenti sperimentazioni, effettuate in passato, hanno dimostrato. Tper ha in corso programmi di estensione delle installazioni ad altri 28 bus, che saranno messi in servizio, dopo l'estate su alcune linee extraurbane del bacino bolognese.

Come detto, le installazioni sono previste su bus a due porte, quindi in ambiti di servizio non rientranti tra le cosiddette linee "portanti" del servizio urbano, sulle quali - per l'alta capacità di carico, la frequenza ravvicinata dei transiti e le caratteristiche degli incarozzamenti dei passeggeri, specie in ore di punta - la soluzione-tornelli non si ritiene percorribile. Tornelli sui bus: un po' di storia. ATC - poi confluita in Tper a seguito di fusione societaria - nel 2007, fu la prima azienda in Italia a ricercare una soluzione che, grazie alla tecnologia, fosse in grado di contrastare il fenomeno dell'evasione tariffaria, esercitando la necessaria deterrenza e assicurando, al contempo, un'equità tra chi contribuisce con correttezza e onestà al mantenimento dell'importante servizio pubblico di trasporto collettivo.

A quel tempo ingegnerizzò un prototipo sperimentale di tornello, depositando un brevetto di idee sul concetto di controllo accessi per autobus. Purtroppo, la soluzione proposta non ebbe risposta autorizzativa positiva, ma fu senz'altro apripista di successive realizzazioni industrialmente prodotte. Dopo alterne vicende, fu possibile partire nel maggio 2011 con una sperimentazione autorizzata dal Ministero dei trasporti su 11 autobus della linea suburbana 90.

Tale sperimentazione durata circa un anno ebbe un esito molto positivo in termini di riduzione del tasso di evasione: l'incidenza del fenomeno scese sotto il 2% sui bus dotati di tornello. Nel corso del 2012, però, il Ministero bloccò le sperimentazioni, che in quel momento erano in atto non solo a Bologna, ma anche in

altre città, e iniziò ad elaborare una specifica circolare.

Tale circolare, la 15392/C del 9/7/2014, in considerazione degli esiti positivi delle sperimentazioni, ha permesso l'installazione del tornello e fissato i requisiti di sicurezza e di omologazione necessari, demandando ai locali Uffici della Motorizzazione Civile l'espletamento delle verifiche e gli aggiornamenti delle carte di circolazione dei veicoli. Immediatamente Tper si è riattivata sul piano tecnico e amministrativo, ottenendo l'approvazione per i primi 8 autobus della flotta, a cui ne seguiranno altri 28 su cui è prevista la dotazione di tornelli entro l'anno.

