

Il Presidente

Bologna, 19 gennaio 2010

Prot. n. 2010 003

Egr. Direttore Responsabile di  
Radio Città del Capo  
Paolo Soglia

e p.c.

All'Assessore alla Mobilità  
del Comune di Bologna  
Simonetta Saliera

All'Assessore alla Mobilità  
della Provincia di Bologna  
Giacomo Venturi

Al Presidente della  
Commissione Mobilità  
del Comune di Bologna  
Paolo Natali

Al Presidente della  
Società Reti e Mobilità  
Lamberto Cotti

All'Assessore alla Mobilità della  
Regione Emilia-Romagna  
Alfredo Peri

Al Responsabile della Direzione Generale  
Reti Infrastrutturali, Logistica e Sistemi di Mobilità  
della Regione Emilia-Romagna  
Paolo Ferrecchi

Oggetto: ECOTICKET-ECODAYS.

Egregio Direttore,

Cerchiamo di fare un po' di chiarezza sui titoli di viaggio EcoTicket ed EcoDays, non più venduti da ATC, un tema certamente attuale, ma che coinvolge l'interesse dell'utenza in modo molto limitato. Sono, infatti, pochi i reclami giunti in questi primi giorni dell'anno da parte degli utenti, per lo più richieste di conferma dello stop alle vendite, a dimostrazione che gli eco-titoli urbani - così battezzati nell'ottobre 2004 ai tempi delle targhe alterne - non hanno mai riscosso il successo auspicato, nonostante i migliori propositi nel crearli, la loro convenienza e l'ampia promozione che è proseguita fino al 31 dicembre scorso - caso unico per i titoli ATC - con passaggi frequentissimi (ogni 4-5 minuti) sugli schermi che si trovano a bordo di molti bus urbani di Bologna.

Dell'intenzione di non dare più corso all'emissione di questi due titoli, a partire da gennaio, ATC ha dato comunicazione scritta, il 23 novembre scorso, al Comune di Bologna, alla Provincia e ad SRM, motivandone le ragioni.

Innanzitutto, i numeri: la quota di viaggi effettuati complessivamente dall'utenza usando questi due titoli nel 2008 (ultimo esercizio con dati di chiusura completi) non raggiungeva nemmeno l'1%, fermandosi allo 0,9% degli spostamenti effettuati in ambito urbano.

Nel 2009, di cui sono in elaborazione i dati di dicembre, la tendenza era addirittura al ribasso, in particolare per gli eco-ticket, che hanno subito un'ulteriore contrazione di vendite dell'11% rispetto all'anno precedente.

Senza nemmeno scomodare l'assoluta convenienza dell'abbonamento annuale (*questo sì "a basso costo per chi utilizza in modo massiccio i bus cittadini", per citare un vostro lancio dell'8 gennaio*), particolarmente gradito e in costante ascesa (43.100 nel 2004, 49.200 nel 2006, 53.700 nel 2008, largamente oltre quota 54.000 nel 2009) e solo per citare due altri esempi a titolo di raffronto, i viaggi effettuati con biglietto orario e citypass rappresentano insieme il 34,1% dei viaggi effettuati in area urbana, quelli con l'abbonamento mensile il 28,1%.

Alla luce di quanto detto, non comprendiamo chi vuole mettere in relazione la "qualità dell'aria e la salute dei cittadini" e l'utilizzo di titoli che hanno, da un lato un nome accattivante, ma dall'altro un gradimento ed un utilizzo infinitesimale.

L'ecologia è ben altra cosa ed è, peraltro, un tema serio su cui ATC può vantare risultati importantissimi, riconosciuti dalle recentissime indagini Ecosistema Urbano, condotta da Legambiente e Ambiente Italia (pubblicata sul Sole 24 Ore il 26/10/09), e da Euromobility, associazione nazionale dei mobility manager (del 21 dicembre 2009), che vedono al primo posto assoluto a livello nazionale il trasporto pubblico offerto da ATC, in particolare in tema di sostenibilità ambientale.

Risultati di eccellenza conseguiti non a caso, con impegni che sono stati sostenuti sia dagli enti proprietari, Comune e Provincia, e dalla Regione Emilia-Romagna, sia da ATC, che si è fatta interprete, anche attraverso investimenti autofinanziati, di politiche mirate ad offrire un servizio soddisfacente e sempre più ecocompatibile. Se stacchiamo in classifica tutte le altre città italiane facendo registrare il dato più contenuto di CO2 per passeggero trasportato, è merito del rinnovo veicolare attuato da ATC in questi anni: oggi già più del 78% dei veicoli del servizio urbano e suburbano è costituito da veicoli ad alta compatibilità ambientale, molti dei quali ad emissioni in atmosfera nulle o estremamente ridotte: attualmente ATC fa circolare in ambito urbano e suburbano 60 mezzi a trazione elettrica (minibus a batteria e filobus), 40 bus ibridi, 176 a metano e 271 diesel di standard Euro3 o dotati di filtri antiparticolato. L'effetto combinato di questi mezzi ecologici ha, anche, permesso di abbattere non solo le emissioni di CO2, oggetto dell'indagine di Ecosistema Urbano, ma anche dei principali inquinanti emessi in atmosfera dai bus, tra i quali il monossido di carbonio e il particolato, che risultano praticamente dimezzati negli ultimi quattro anni.

Ma ci sia consentito di dilungarci ancora un po' anche per spiegare, punto per punto, quanto ci è stato addebitato.

Sulle alternative in termini di convenienza, ad esempio, si è già citato l'abbonamento annuale, ma se si vuole restare su un titolo meno "impegnativo" nel tempo occorre considerare l'abbonamento mensile – che dal settembre del 2006 è impersonale e trasferibile – e che, grazie alla sua più ampia libertà d'utilizzo che, a conti fatti, ne aumenta l'attrattività (permette di circolare tutti i giorni senza limitazione di corse e di orari e nei festivi può essere utilizzato contemporaneamente fino a 4 persone: 2 adulti e 2 ragazzi sotto i 15 anni) ha riscosso maggior favore tra gli utenti, che l'hanno preferito all'EcoTicket, sempre penalizzato dall'essere un titolo modulare e conveniente solo se sfruttato appieno, facendo, in più, sempre attenzione alle numerose avvertenze di obliterazione e di validazione (doppia timbratura al primo utilizzo, sia per la prima corsa, sia per la tessera "madre" in cui occorre scrivere a penna il proprio nome e cognome). EcoTicket era, infatti, nato come abbonamento personale per effettuare due sole corse orarie al giorno per 20 giorni, in un arco di validità di 90 giorni, composto da una tessera personale e da quattro moduli da 10 corse; non consentiva il recupero della seconda corsa eventualmente non effettuata in giornata, così come di moduli o corse non utilizzati.

Una "modularità" che si è rivelata poco agevole e che non è certo riproducibile con la bigliettazione a titoli cartacei di formato standardizzato a banda magnetica, entrati in vigore da gennaio, se non a costi elevati ed economicamente non giustificabili di stampa (espressamente dedicata, dati i "moduli", e non effettuabile nelle biglietterie aziendali) e di gestione distributiva (le rivendite di titoli ATC del bacino bolognese sono oltre 1.100) in rapporto all'effettiva diffusione. Sul versante dei costi, lo stesso vale, per l'EcoDays, che tra l'altro è storicamente più marginale nelle vendite. Per questo, confermiamo quanto detto da fonti ATC sull'incompatibilità - forse non teorica, ma sicuramente pratica - con la tipologia di bigliettazione avviata.

Quanto alla comunicazione delle novità da gennaio, partita nel dicembre scorso e ambivalente per i bacini di Bologna e Ferrara, è focalizzata sugli aspetti pratici e comuni dell'innovazione (passaggio da sistema chilometrico a sistema a zone; validazione dei titoli di viaggio; tempistiche di validità dei titoli nel periodo transitorio gennaio-marzo in cui vi è compresenza di vecchi e nuovi titoli; nuove mappe zonali; parità di tariffe, che ribadiamo) e non sulle peculiarità dei titoli dei due differenti bacini; per questo, in quel contesto non si è data notizia della cessazione della vendita da gennaio, nei centri Atcittà, e della distribuzione alle rivendite di titoli che sono comunque validi fino al 31 marzo.

Analogamente, anche sul nostro sito web questi titoli resteranno indicati fino al 31 marzo, data in prossimità della quale sarà cura di ATC riepilogare ciò che non sarà più utilizzabile e non più in vendita, nemmeno presso la rete dei rivenditori, dal mese di aprile, quando cesserà la compresenza dei titoli vecchi e nuovi.

Come vede, abbiamo spiegato tutto, pronti a farlo - come, peraltro, molto spesso avviene - anche nelle sedi pubbliche elettive indicate nel Suo editoriale del 14 gennaio, nella considerazione del lavoro e dei ruoli di ognuno e senza mai mancare di rispetto alle persone, anche quando siamo trascinati, nostro malgrado, in polemiche che non riteniamo giustificate dai fatti.

I migliori saluti.

Francesco Sutti-

