

Repubblica e Cantone Ticino
Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
Sezione della mobilità

Mobilità aziendale

Amministrazione cantonale – Analisi della mobilità dei dipendenti con sede di lavoro a Bellinzona

Capoprogetto: Fabienne Bonzanigo
Sost. Capoprogetto: Stephane Grounauer
Collaboratori: Katia Guerra e Mark Graf

Dicembre 2008

SOMMARIO

SINTESI	4
1 INTRODUZIONE	9
1.1 OBIETTIVI	9
1.1.1 Il concetto di sostenibilità	9
1.2 AREA DI INDAGINE E METODOLOGIA	10
1.2.1 Analisi della domanda di trasporto	10
1.2.2 Analisi dell'offerta di trasporto	10
1.3 ORGANIZZAZIONE DEL PROGETTO	10
2 SITUAZIONE RISPETTO ALL'AREA D'INDAGINE	11
2.1 POSIZIONE E RAGGIUNGIBILITÀ DEGLI STABILI	11
2.1.1 Raggiungibilità a piedi	13
2.1.2 Raggiungibilità in bicicletta	15
2.1.3 Raggiungibilità con mezzi pubblici	18
2.1.4 Raggiungibilità con l'automobile e possibilità di parcheggio	22
2.1.5 Conclusioni relative alla raggiungibilità	25
2.2 POLITICA AZIENDALE IN MATERIA DI MOBILITÀ	26
2.2.1 Trasferte professionali	26
2.2.2 Parcheggi per i dipendenti	27
2.2.3 Parco veicoli dello Stato	28
2.2.4 Veicolo privato per le missioni	29
2.2.5 Traffico lento	29
2.2.6 In generale	29
2.3 INFORMAZIONI GENERALI SUI DIPENDENTI	30
2.3.1 Adesione all'indagine	30
2.3.2 Provenienza	30
2.3.3 Sede di servizio	31
2.4 PROFILO DI MOBILITÀ	32
2.4.1 Giorni di lavoro settimanali	32
2.4.2 Tipo e orario di lavoro	32
2.4.3 Prolungamento dell'orario	33
2.4.4 Pausa pranzo	33
2.4.5 Spostamenti professionali	34
2.4.6 Mezzo di trasporto utilizzato secondo la destinazione	35
2.4.7 Percezione relativa al viaggio	35
2.4.8 Distanza e tempo di viaggio	37
2.4.9 Attività durante il viaggio	38
2.4.10 Disponibilità e costo di un parcheggio	38
2.5 MEZZO DI TRASPORTO PER GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO-CASA	39
2.5.1 In generale	39
2.5.2 Collaboratori provenienti da Bellinzona	42
2.5.3 Collaboratori provenienti dai comuni limitrofi di Bellinzona	43
2.5.4 Collaboratori provenienti da altri centri e da zone servite dal servizio TILO	44
2.5.5 Collaboratori provenienti dalle valli del Sopraceneri e da zone discoste	47
2.6 CONCLUSIONI RELATIVE ALLE ABITUDINI DI MOBILITÀ DEI DIPENDENTI	48
3 VISIONE E OBIETTIVI	48

4	MISURE	49
4.1	MISURE INFORMATIVE E DI SENSIBILIZZAZIONE	50
4.1.1	Carta della mobilità dell'AC	50
4.1.2	Migliorare le conoscenze dei funzionari in materia di mobilità sostenibile	50
4.1.3	Informazione sull'accessibilità degli stabili	50
4.1.4	Bike to work	51
4.1.5	Eco-drive	51
4.1.6	Settimana della mobilità	51
4.1.7	Hotline mobilità	52
4.1.8	Presentare e promuovere i vantaggi di abitare nei pressi del luogo di lavoro	52
4.2	MISURE PROMOZIONALI	52
4.2.1	Abbonamento Arcobaleno aziendale	52
4.2.2	Mobility Jackpot	53
4.2.3	Azione casco, luci e riparazioni	53
4.2.4	Liberalauto	53
4.3	MISURE ORGANIZZATIVE	54
4.3.1	Studiare un sistema di gestione elettronica della flotta	54
4.3.2	Posteggi per biciclette	54
4.3.3	Possibilità di cambiarsi e fare la doccia	54
4.3.4	Promozione del trasporto pubblico negli spostamenti professionali	55
4.3.5	Stabilire obiettivi relativi al rimborso chilometrico per le auto private	55
4.3.6	Videoconferenze e conferenze telefoniche	55
4.3.7	Telelavoro	56
4.3.8	Biciclette o biciclette elettriche aziendali	56
4.4	MISURE NORMATIVE	56
4.4.1	Legge sull'assegnazione e sull'uso di posteggi nell'AC	56
4.4.2	Legge sull'ordinamento dei dipendenti dello Stato	57
4.4.3	Altre misure	57
4.5	RACCOMANDAZIONI	57
4.6	INVESTIMENTI NECESSARI PER ATTUARE UN PIANO DI MOBILITÀ AZIENDALE	58
5	CONCLUSIONI	60
	ALLEGATO 1: SCHEDE DI RAGGIUNGIBILITÀ	61
	ALLEGATO 2: QUESTIONARIO SULLA MOBILITÀ	72
	ALLEGATO 3: DATI E GRAFICI	77
	ALLEGATO 4: COMMENTI AL QUESTIONARIO	92
	ALLEGATO 5: SUDDIVISIONE DEI COMUNI	94

SINTESI

Introduzione

Il Dipartimento del territorio, con la collaborazione delle Commissioni regionali dei trasporti, ha lanciato nel corso del 2007 una campagna denominata "Mobilità aziendale" con l'intento di sensibilizzare le aziende e i lavoratori sul problema del traffico generato dagli spostamenti legati all'attività lavorativa (spostamenti casa-lavoro-casa e spostamenti professionali) e per promuovere la ricerca di soluzioni più razionali per organizzare questi spostamenti. In relazione a questa campagna il Consiglio di Stato ha incaricato la Sezione della mobilità e la Sezione delle risorse umane di analizzare le abitudini di mobilità dei dipendenti dello Stato.

Il presente studio si è prefissato di stabilire in che misura l'Amministrazione cantonale (AC) può migliorare la sostenibilità della propria attività attraverso una più attenta organizzazione degli spostamenti e di conseguenza ridurre il carico ambientale complessivo.

A causa dell'elevata complessità dell'AC, in relazione al grande numero di dipendenti e di sedi disperse sul territorio, lo studio fa riferimento ai 2'236 dipendenti con sede di lavoro a Bellinzona.

Raggiungibilità degli stabili amministrativi

In una prima fase dello studio è stata analizzata l'accessibilità agli stabili amministrativi, una cinquantina di numero, in merito a pregi e difetti. Per ognuno di essi sono state evidenziate difficoltà relative alla raggiungibilità in auto, a piedi, in bicicletta e con il trasporto pubblico su gomma (orari, percorsi, fermate).

Per ragioni pratiche gli stabili sono stati suddivisi in 7 aree: Stabili amministrativi, via Ghiringhelli, Ex caserma, Viale Portone, Stazione, Via Mirasole e Carmagnola.

Accessibilità alle aree amministrative

Area	A piedi < 3 km	In bici < 5 km	TraspPubb su gomma	TIM e parcheggi
Stabili amministrativi	Buona	Buona	Soddisfacente	Problematica
Via Ghiringhelli	Buona	Buona	Soddisfacente	Problematica
Ex caserma	Buona	Buona	Problematica	Problematica
Viale Portone	Buona	Buona	Soddisfacente	Problematica
Stazione	Buona	Buona	Buona	Problematica
Via Mirasole	Buona	Buona	Problematica	Soddisfacente
Carmagnola	Soddisfacente	Soddisfacente	Soddisfacente	Soddisfacente

Buona
Soddisfacente
Problematica

Politica aziendale in materia di mobilità

L'analisi della politica aziendale in materia di mobilità ha mostrato che l'AC non dispone di una vera e propria dottrina coordinata. Le disposizioni relative alle trasferte professionali impongono ai dipendenti di valutare per ogni viaggio le modalità di spostamento, con priorità ai mezzi più ecologici (la stessa indennità per le trasferte con veicoli privati, fissata a soli -.55 CHF/km, ha lo scopo di disincentivare questa modalità di spostamento, mentre le trasferte in treno sono rimborsate completamente, compreso l'abbonamento a metà prezzo). Nel 2007, la Sezione delle risorse umane ha emesso ai dipendenti dell'AC per spostamenti professionali: 1460 giornaliere per il tramite dei 4 Abbonamenti Generali, 1031 biglietti del treno (ordinari, a metà prezzo, e carte giornaliere) per un importo di CHF 121'552 e 136 biglietti per il volo in aereo pari ad un investimento di CHF 53'366.

Il principio del pagamento del parcheggio per i dipendenti è regolato dalla Legge sull'assegnazione e sull'uso di posteggi nell'Amministrazione cantonale del 2005. Questa misura, sebbene impopolare tra i funzionari, rende palpabile l'elevato costo che gli impianti di parcheggio generano allo Stato.

Il parco veicoli dello Stato viene rinnovato di volta in volta con veicoli all'avanguardia per quanto riguarda il consumo di carburante. Oltre ai veicoli specialmente attrezzati per compiere diversi compiti, vi sono autovetture a disposizione delle unità amministrative e un pool di veicoli a disposizione di tutti gli utenti dell'amministrazione. A fine 2007, il parco dei mezzi ufficiali dello Stato comprendeva 380 autoveicoli leggeri, di cui 143 autofurgoni e 237 autovetture (9 quelle del pool). Le autovetture (senza quelle dei Consiglieri e quelle sostituite nel 2007) hanno percorso complessivamente 2'430'256 km in un anno.

Allo stato attuale non vi sono statistiche sul numero di km effettuati (e rimborsati) dai dipendenti con il veicolo privato per gli spostamenti professionali (missioni).

Le abitudini di mobilità dei dipendenti

A partire dal 20 maggio 2008, sull'arco di due settimane, i dipendenti sono stati contattati via e-mail per la compilazione di un questionario online relativo alle loro abitudini di mobilità.

All'indagine sulle abitudini di mobilità ha aderito il 65,4% dei dipendenti interpellati (1'463 unità, di cui 850 uomini, 580 donne e 25 senza specificazione).

Più della metà dei dipendenti abita nell'agglomerato di Bellinzona (51,1%) e dunque in un raggio di circa 10 chilometri dal posto di lavoro. Dall'agglomerato di Locarno giunge il 10% delle persone, mentre il 21% abita nel Sottoceneri. Da altre zone, infine, giunge il 17,9% dei dipendenti.

La maggior parte dei dipendenti (73%) lavora a Bellinzona 5 giorni alla settimana e secondo un orario flessibile (61%). Di norma l'inizio lavoro si situa tra le 7.00 e le 8.30 del mattino e termina tra le 17.30 e le 18.00 di sera. Circa i due terzi dei collaboratori non utilizza il mezzo privato durante la pausa pranzo: il 60% di essi pranza nei dintorni della sede di lavoro e il 7% all'interno dell'Amministrazione. Il restante 28%, invece, utilizza l'auto durante la pausa pranzo, presumibilmente per rientrare a domicilio.

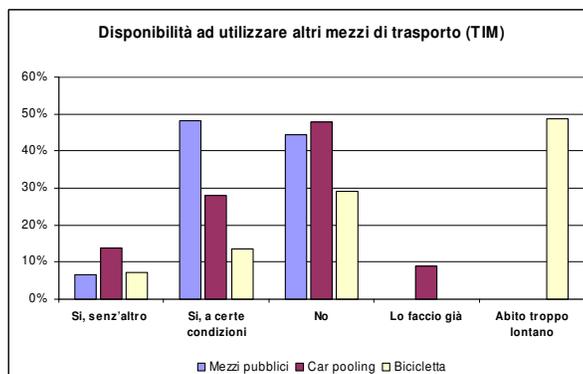
Meno della metà dei dipendenti – più precisamente il 41% - effettua regolarmente degli *spostamenti professionali* (missione), utilizzando principalmente l'auto privata (48%) o l'auto aziendale (29%). Solo l'8% si sposta con il treno, mentre il 14% utilizza un mezzo lento (bicicletta, a piedi).

Il mezzo di trasporto più utilizzato dai dipendenti per raggiungere il luogo di lavoro è l'automobile (66%). Solo il 3% dei collaboratori rivela di viaggiare in auto come passeggero (car pooling). Il 10% dei collaboratori si sposta con i trasporti pubblici (treno o bus), mentre il 15% a piedi o in bicicletta. Il restante 6% viaggia abitualmente in moto.



Ogni quinto automobilista afferma di utilizzare a volte un altro mezzo di trasporto per andare al lavoro. Nel 16% dei casi, si tratta di una scelta legata alla stagione. Il 35% di chi cambia mezzo sceglie la moto, il 20% la bicicletta, il 5% si sposta a piedi e il 34% con i mezzi pubblici.

Oltre la metà (55%) dei dipendenti che utilizza regolarmente un trasporto individuale motorizzato (TIM) dichiara di essere disponibile a cambiare mezzo e sfruttare l'offerta del trasporto pubblico. A favore della bicicletta si esprime il 21% dei dipendenti, maggiore, invece la resistenza nei confronti del car pooling (condivisione dell'auto).



L'uso del trasporto pubblico è condizionato da un miglioramento del servizio (orario, vicinanza con le fermate), dal tempo di viaggio che al massimo può essere una volta e mezzo più lungo rispetto alla trasferta in automobile e da un eventuale sussidio per l'acquisto dell'abbonamento. Itinerari ciclabili sicuri e la possibilità di usufruire di docce e spogliatoi nei pressi del luogo di lavoro favorirebbero l'uso della bicicletta. La condivisione dell'auto è infine condizionata dalla possibilità di rientro in caso di emergenza e dalla garanzia di non perdere tempo durante il percorso casa-lavoro.

L'analisi per zone di provenienza dei dipendenti mostra come dei 282 funzionari che abitano a Bellinzona, il 63% si reca attualmente al lavoro a piedi o in bicicletta. Gli utenti TIM, invece, si dichiarano a talune condizioni, disponibili ad un cambiamento di abitudine. In particolare se migliora l'offerta di servizio del TP e gli itinerari ciclabili saranno più sicuri.

Sono ben il 76% i dipendenti domiciliati nei comuni limitrofi alla Capitale che fa un uso regolare del TIM. Come per i residenti di Bellinzona le condizioni al cambiamento sono relative al servizio degli autobus (le ultime corse dalla stazione FFS verso i comuni limitrofi partono intorno alle ore 19!) e a percorsi ciclabili alternativi.

Sebbene tra i centri urbani del Cantone (Locarno, Lugano, Mendrisio) e Bellinzona vi sia un efficiente servizio ferroviario (FFS/TILO), oltre i tre quarti (76%) dei dipendenti di questi comuni preferiscono spostarsi alla sede di lavoro con l'autovettura. Quale giustificazione all'uso del trasporto pubblico da parte dei dipendenti citati troviamo soprattutto il fattore "tempo di spostamento" e il costo troppo elevato dei servizi.

In generale si nota un utilizzo dell'automobile molto elevato. Non vi sono ricette univoche per migliorare questa situazione, tuttavia dall'analisi si intuisce innanzitutto che le soluzioni vanno ricercate in accorgimenti mirati a seconda delle fasce di provenienza dei lavoratori. Si nota in secondo luogo che molti dipendenti si dichiarano disposti a modificare le proprie abitudini se alcune condizioni fossero adempiute. Infine si può notare che, benché vi sarà sempre una certa percentuale di lavoratori che deve forzatamente fare capo all'automobile privata, una combinazione di accorgimenti tecnici, normativi e informativi/ promozionali possono contribuire a migliorare fattivamente la sostenibilità.

Visione e obiettivi

Per influenzare attivamente la mobilità aziendale, riducendo i problemi quali l'impatto del traffico e i congestionamenti cronici nelle ore di punta è fondamentale fissare degli obiettivi inseriti in una politica coerente. A corto-medio termine (2009-2013) è realistico modificare come segue le percentuali di utilizzo dei mezzi di trasporto sul percorso casa-lavoro:

Provenienza	Oggi					Obiettivo			
	TL	TP	Pool	TIM		TL	TP	Pool	TIM
Bellinzona	63%	2%	3%	31%	73%	9%	3%	15%	
Comuni limitrofi	12%	12%	4%	72%	26%	30%	4%	40%	
Lungo la rete ferroviaria TILO	6%	17%	4%	73%	6%	40%	4%	50%	
Valli Sopraceneri		11%	3%	86%		15%	10%	75%	

L'obiettivo prevede una riduzione complessiva del 22% dell'uso del TIM.

Misure

Per raggiungere gli obiettivi posti sono state definite quattro categorie di misure, e più segnatamente:

- Misure informative e di sensibilizzazione: elaborare una carta della mobilità dell'AC; migliorare le conoscenze dei funzionari in materia di mobilità sostenibile; promuovere una campagna d'informazione sull'accessibilità degli stabili; aderire al programma "bike to work"; organizzare la settimana della mobilità; mettere a disposizione una "Hotline della mobilità"; presentare e promuovere i vantaggi di abitare nei pressi del luogo di lavoro.
- Misure promozionali: offrire l'abbonamento Arcobaleno aziendale; introdurre il gioco "Mobility Jackpot"; definire un'azione casco, luci e riparazioni; promuovere il car pooling aderendo al sito *Liberalauto*.

- *Misure organizzative*: studiare un sistema di gestione elettronica della flotta; offrire posteggi per biciclette; mettere a disposizione spogliatoi e docce; promuovere il trasporto pubblico negli spostamenti professionali; stabilire obiettivi relativi al rimborso chilometrico per le auto private; promuovere videoconferenze e conferenze telefoniche; favorire il telelavoro; mettere a disposizione biciclette o biciclette elettriche aziendali.
- *Misure normative*: adeguare la Legge sull'assegnazione e sull'uso di posteggi nell'AC e la Legge sull'ordinamento dei dipendenti dello Stato.

Conclusione

Raggiungere gli obiettivi proposti implica non solo la messa in pratica tout-court delle misure proposte, ma anche il coinvolgimento di tutti e la disponibilità dei dipendenti di mettersi in gioco. Sarà quindi un processo piuttosto lungo. Chi ha modificato le proprie abitudini di mobilità in favore di mezzi più sostenibili può comunque generalmente testimoniare di risparmi economici, maggior piacere al tragitto casa-lavoro-casa e ricadute positive per la salute e lo stress. Questi elementi, uniti ad una sempre maggiore sensibilità ai problemi della mobilità, lasciano ben sperare.

1 INTRODUZIONE

Il Dipartimento del Territorio, con la collaborazione delle Commissioni regionali dei trasporti, ha lanciato nel corso del 2007 una campagna denominata “Mobilità aziendale” con l’intento di sensibilizzare le aziende e i lavoratori sul problema del traffico generato dagli spostamenti legati all’attività lavorativa (spostamenti casa-lavoro e spostamenti professionali) e per cercare di promuovere la ricerca di soluzioni più razionali per organizzare questi spostamenti. Gli spostamenti da e per il posto di lavoro si concentrano infatti in determinati orari causando il sovraccarico della rete stradale. Il loro carattere sistematico li rende inoltre più facili da organizzare. Attualmente diverse grandi aziende vengono coinvolte nella campagna e procedono quindi ad un’analisi della propria situazione relativa alla mobilità e alla ricerca di soluzioni attuabili per ridurre la quota degli spostamenti effettuati con il trasporto individuale motorizzato (TIM).

L’Amministrazione cantonale (AC), con oltre quattromila dipendenti, è il più grande datore di lavoro sul nostro territorio. Il Consiglio di Stato ha incaricato, con Risoluzione governativa 1414 del 18 marzo 2008, la Sezione della mobilità e la Sezione delle risorse umane di analizzare le abitudini di mobilità dei dipendenti dello Stato tramite un questionario. Quale grande datore di lavoro, l’AC genera quotidianamente un grande numero di spostamenti pendolari e professionali. Un’approfondita conoscenza del profilo di mobilità è il primo passo per la ricerca di soluzioni di ottimizzazione.

1.1 OBIETTIVI

Questo studio si prefigge di stabilire in che misura l’Amministrazione cantonale può migliorare la sostenibilità della propria attività attraverso una più attenta organizzazione degli spostamenti, così come di proporre misure concrete che, attuate, portano alla riduzione del carico ambientale complessivo e del consumo energetico.

1.1.1 Il concetto di sostenibilità

Per orientare il lettore ma senza entrare nei dettagli si ricordano le basi di questo concetto. Si definisce sviluppo sostenibile quello che tiene conto delle dimensioni ambientale, sociale ed economica e non pregiudica il fabbisogno delle generazioni future. In altre parole, nel caso concreto della mobilità dei dipendenti dell’AC, si possono considerare miglioramenti o sviluppi positivi quelli che contribuiscono a diminuire l’impatto ambientale (le emissioni inquinanti, il rumore, l’uso di territorio,...), hanno effetti positivi dal punto di vista sociale (territorio più vivibile, migliori contatti e integrazione,...) e hanno conseguenze economiche positive a lungo termine (minori costi per la collettività, minor consumo di risorse. ...). Questi tre elementi non sempre possono essere soddisfatti appieno contemporaneamente, l’importante però è che si trovino in equilibrio tra loro. In altre parole costi e benefici delle diverse misure devono avere un rapporto di proporzionalità.

1.2 AREA DI INDAGINE E METODOLOGIA

In confronto ad un'azienda ordinaria, il caso dell'AC presenta un'elevata complessità a causa del grande numero di dipendenti e delle numerose sedi di servizio disperse sul territorio e con dimensioni e attività molto differenti tra loro. Si è pertanto deciso, in un primo tempo, di prendere in considerazione **soltanto gli uffici che si trovano nella capitale Bellinzona.**

Questo rapporto illustra i risultati della raccolta dati, che è avvenuta su due fronti: dal lato dell'"offerta di trasporto" è stata esaminata l'accessibilità dei diversi stabili in questione nonché i vari mezzi di trasporto a disposizione dei dipendenti per le trasferte professionali; dal lato della "domanda di trasporto" sono state rilevate per mezzo di un questionario le abitudini di spostamento dei dipendenti. Sulla base di queste analisi sono state individuate le criticità, le situazioni che potrebbero essere migliorate e formulate delle proposte di misure da attuare in un orizzonte temporale di breve-medio termine.

1.2.1 Analisi della domanda di trasporto

A partire dal 20 maggio 2008, sull'arco di due settimane, i dipendenti con sede di servizio a Bellinzona sono stati contattati via e-mail per la compilazione di un questionario online relativo alle loro abitudini di mobilità. Questo ha permesso di allestire un quadro del traffico generato dai dipendenti in relazione all'attività professionale, così come sulla loro percezione relativa al viaggio e sulla disponibilità ad affrontare dei cambiamenti in questo ambito. Infine il sondaggio ha permesso di raccogliere numerose suggestioni e commenti da parte dei funzionari. Il formulario utilizzato è riprodotto all'allegato 2.

1.2.2 Analisi dell'offerta di trasporto

Durante l'estate 2008, per la zona in questione è stata analizzata l'accessibilità degli stabili con i diversi mezzi di trasporto. Attraverso diversi sopralluoghi è stato possibile catalogare pregi e difetti delle diverse sedi di servizio in fatto di accessibilità, analizzando la qualità delle vie d'accesso a piedi, in bicicletta, con il trasporto pubblico e in automobile, la localizzazione delle fermate del trasporto pubblico, la presenza di posteggi per biciclette, moto e automobili e alcuni altri elementi.

Inoltre nel rapporto sono illustrate le possibilità per gli spostamenti professionali.

1.3 ORGANIZZAZIONE DEL PROGETTO

Per questo progetto si è fatto capo agli strumenti approntati dalla Sezione della mobilità a disposizione di tutte le aziende che iniziano un progetto di Mobilità aziendale. In particolare un questionario online standardizzato per rilevare le abitudini dei dipendenti. L'inchiesta ha potuto essere realizzata grazie ai dati di base forniti dalla Sezione della logistica, dalla Sezione del personale e alla collaborazione tecnica della Cancelleria dello Stato. Per l'analisi dei risultati del

questionario e dell'accessibilità degli stabili, come pure per l'elaborazione delle possibili misure di miglioramento, si è fatto capo a due collaboratori nell'ambito di un programma occupazionale temporaneo. Le analisi statistiche sono state fatte con il supporto della società di consulenza Tiresia, che ha il compito di coordinare e monitorare il progetto di Mobilità aziendale.

2 SITUAZIONE RISPETTO ALL'AREA D'INDAGINE

2.1 POSIZIONE E RAGGIUNGIBILITÀ DEGLI STABILI

La scelta di Bellinzona come sede principale dei servizi dell'amministrazione, avvenuta definitivamente in votazione popolare il 10 marzo 1878, fu motivata tra l'altro dalla necessità di porre la capitale in un luogo ben raggiungibile al centro del Cantone. Questa scelta si conferma ancora oggi valida, nonostante gli enormi mutamenti che il territorio ha subito da allora. La centralità permette di raggiungere con maggior facilità tutti i luoghi del Cantone nei viaggi di servizio. Oggigiorno permette soprattutto di mantenere diverso il luogo di domicilio dal comune di lavoro.

Gli stabili dell'Amministrazione cantonale situati a Bellinzona sono una cinquantina, distribuiti su tutto il territorio comunale. Il numero di dipendenti attivi in ogni stabile varia da poche unità ad alcune centinaia. La maggior parte dei dipendenti lavora nell'area tra via Ghiringhelli e Piazza Governo. Gli stabili più piccoli non sono stati ritenuti singolarmente nelle analisi.

Al fine di evidenziare l'offerta e la domanda di mobilità nel comune di Bellinzona, gli stabili dell'AC sono stati suddivisi in 7 aree. Ogni area presenta condizioni di raggiungibilità e offerta di trasporti simili per le sue sedi:

Area Stabili amministrativi Gli uffici ruotano attorno alla Residenza Governativa, tra la Scuola Arti e Mestieri e via Magoria;

Area via Ghiringhelli Gli uffici sono situati ad est di via Franco Zorzi, lungo via Ghiringhelli e via Lugano;

Area Ex caserma Gli uffici si situano tra il Business Center Swisscom ed il Liceo cantonale, passando per l'Istituto Cantonale di Economia e Commercio Bellinzona;

Area viale Portone Le sedi sono localizzate tra viale Portone e Piazzetta Orico;

Area Stazione La zona è situata tra viale Officina e viale Stazione;

In bicicletta:

Disponibilità di percorsi ciclabili segnalati oppure accorgimenti stradali in favore dei ciclisti;

Vie d'accesso;

Tempo di percorrenza dalla stazione FFS;

Sicurezza oggettiva e soggettiva;

Attrattiva paesaggistica del percorso;

Disponibilità di posteggi (con copertura, portabicicletta);

Disponibilità di spogliatoi e/o docce.

In bus:

Offerta di linee e fermate;

Orari e frequenze delle corse;

Coincidenze con gli orari del servizio TILO;

Distanza dalle fermate.

Con il veicolo privato:

Vie d'accesso;

Intensità del traffico stradale, in primo luogo durante le ore di punta;

Disponibilità e costo dei parcheggi gestiti dall'Amministrazione cantonale;

Disponibilità di parcheggi pubblici, a pagamento o gratuiti;

Disponibilità di posteggi per moto (con copertura).

2.1.1 Raggiungibilità a piedi

Di norma si può considerare normale lo spostamento casa-lavoro a piedi in un raggio di circa 1 Km, che corrisponde a circa 15 minuti di marcia. Entro questa distanza lo spostamento a piedi si rivela spesso anche il più veloce e pratico.

Dall'analisi Bellinzona si è rivelata essere costruita a misura d'uomo. Tutti i quartieri e le frazioni distano tra loro distanze percorribili a piedi. Gran parte del comune è inoltre situato in pianura o in bassa collina, le zone collinari sono rese accessibili da una fitta rete di percorsi pedonali. Muoversi a piedi entro i confini comunali risulta dunque piacevole e sicuro se si percorrono strade di quartiere con bassa densità di traffico, percorsi pedonali, sentieri e zone pedonali. I tempi di percorrenza sono contenuti sia che ci si sposta tra i quartieri che arrivando dalla stazione FFS.

Bellinzona è facilmente raggiungibile anche dai comuni limitrofi attraverso percorsi che, ad esempio, costeggiano la montagna o l'argine del fiume Ticino. Da qui diverse strade permettono l'accesso diretto al centro cittadino.

I punti critici sono costituiti dagli assi di traffico principali, in particolare l'asse Via Zorzi – Viale Portone – Via San Gottardo, che costituiscono una vera e propria cesura per il pedone, poco piacevole da percorrere e da attraversare. Per quanto riguarda la percorrenza esistono tuttavia quasi sempre alternative (ad eccezione forse di Viale Portone, le cui alternative allungano il percorso). In merito all'attraversamento va detto che sono predisposti passaggi pedonali e

sottopassaggi in quantità. I primi potrebbero però essere migliorati con impianti semaforici più attenti ai pedoni. I sottopassaggi sono generalmente poco amati dai pedoni: allungano il percorso, le scalinate sono faticose e non percorribili per passeggini, carrozzelle, mezzi simili a veicoli o valigie con rotelle, inoltre molti utenti si sentono insicuri.

Un'altra cesura è costituita dal fiume Ticino, il cui attraversamento oggi è possibile solo sulle strade a forte traffico. Nei prossimi anni la situazione qui dovrebbe migliorare con la realizzazione di alcune passerelle per pedoni e biciclette.

La città è costellata di molti percorsi pedonali che permettono di abbreviare i percorsi ed evitare il traffico, con passaggi storicamente esistenti oppure creati in occasione di nuove edificazioni. Questi percorsi sono però spesso conosciuti solo dagli indigeni o da chi si avventura alla loro ricerca, non sono infatti segnalati in nessun modo.

area Stabili amministrativi	<p>L'area è raggiungibile in modo piacevole:</p> <ul style="list-style-type: none">• dal quartiere Semine per via Ghiringhelli;• dalla frazione di Ravecchia per via Ravecchia;• dalla frazione di Artore lungo la Salita ai Castelli;• dalla stazione FFS in 10-15 minuti, via centro storico (in parte pedonale);• dal quartiere Gerretta e da Prato Carasso percorrendo, ad esempio, via Roggia dei Mulini, Piazza del Sole ed il centro storico.
area via Ghiringhelli	<p>L'area è raggiungibile in modo piacevole:</p> <ul style="list-style-type: none">• dal quartiere Semine per via Ghiringhelli;• dalla frazione di Ravecchia per Piazza San Biagio e via Pedotti;• dalla frazione di Artore lungo la Salita ai Castelli;• dalla stazione FFS in 15 minuti, via centro storico (in parte pedonale);• dal quartiere Gerretta e da Prato Carasso percorrendo, ad esempio, via Roggia dei Mulini, Piazza del Sole ed il centro storico.
area Ex caserma	<p>L'area si può raggiungere in modo sicuro e piacevole:</p> <ul style="list-style-type: none">• dal quartiere Semine per via Chicherio;• dalla frazione di Ravecchia per via Ravecchia, Piazza Indipendenza, Piazza Governo e vicolo Sottocorte;• dal quartiere Gerretta seguendo via Roggia dei Mulini, via Lavizzari, via Mirasole e via del Bramantino;• da Monte Carasso seguendo l'argine del fiume Ticino. <p>Dalla zona della stazione il percorso più breve percorre viale Portone e via Murate (ca 15 min). Viale Portone è caratterizzato da traffico intenso e marciapiede semplice. Un'alternativa più piacevole consiste nel percorrere, in circa 20 minuti, il centro storico e il vicolo Sottocorte</p>

area viale Portone	<p>L'area si raggiunge:</p> <ul style="list-style-type: none">• dal quartiere Semine per via Borromini, via Luini e via Salvioni;• dalla frazione di Ravecchia per via Ravecchia, Piazza Indipendenza, Piazza Governo e via Orico;• dalla stazione FFS in circa 10 minuti, per viale Portone;• dal quartiere Gerretta e da Prato Carasso percorrendo, ad esempio, via Roggia dei Mulini e Piazza del Sole. <p>Via Motta, tra il vicolo Sottocorte e la rotonda Portone costituisce un'importante cesura per i pedoni tra gli stabili amministrativi e il centro.</p>
area Stazione	<p>L'area è raggiungibile:</p> <ul style="list-style-type: none">• dal quartiere Semine per via Ghiringhelli e il centro storico (in parte pedonale);• dalla frazione di Ravecchia per via Ravecchia e il centro storico;• dal centro storico e via Molo in 10 minuti.• dalla frazione di Daro sopra la passerella della stazione FFS di via Pedemonte;• dalla stazione FFS e via Visconti in pochi minuti;• dal quartiere Gerretta e da Prato Carasso per via Roggia dei Mulini fino alla Biblioteca comunale per poi attraversare Piazzetta Ambrogini.
area via Mirasole	<p>L'area si raggiunge in modo piacevole:</p> <ul style="list-style-type: none">• dal quartiere Semine per via Chicherio e/o l'argine del fiume Ticino;• da Carasso in 10 minuti, lungo via Lepori;• dalla stazione FFS in 10-15 minuti, per via Vela;• dal quartiere Gerretta per via Roggia dei Mulini e via Lavizzari.
area Carmagnola	<p>L'area si può raggiungere dalla stazione FFS passando ad est della ferrovia attraverso il sottopasso di via S. Paolo. Va rilevato che la distanza di circa 2.5 km (30 minuti a piedi) non favorisce questo tipo di spostamento. Inoltre, l'edificio è situato in zona industriale e bisogna considerare il movimento di veicoli pesanti. È invece facilmente raggiungibile da Arbedo.</p>

2.1.2 Raggiungibilità in bicicletta

Entro un raggio di 3 a 5 km, che corrispondono a circa 15 minuti di pedalata, l'uso della bicicletta è particolarmente interessante per spostarsi tra casa e il luogo di lavoro. Infatti su questa distanza non è raro che la bicicletta sia il mezzo più veloce ed efficiente. Senz'altro è il più favorevole alla salute e all'ambiente. Va anche ricordato che su tratte così brevi i veicoli a motore hanno emissioni inquinanti particolarmente alte, perché il catalizzatore, freddo, non funziona ancora.

La bicicletta è il mezzo più comodo e veloce per spostarsi a Bellinzona. I diversi quartieri della città e i comuni limitrofi possono essere raggiunti in poco tempo seguendo sia piste ciclabili segnalate che strade a bassa densità di traffico. Diversi accorgimenti tecnici-stradali in favore della bicicletta ne facilitano la percorribilità, ad esempio sensi unici in cui le biciclette sono ammesse nei due sensi, corsie ciclabili, passaggi appositi, ribassamenti del cordolo dei marciapiedi o impianti semaforici che facilitano l'attraversamento delle strade maggiormente trafficate, come ad esempio tra Piazza del Sole e via Vela dove è disponibile un semaforo a chiamata per le bici. La percorribilità in bicicletta delle strade cittadine potrebbe essere ancora migliorata in più punti, tuttavia è in generale già buona: praticamente tutte le zone della città possono essere raggiunte evitando i grandi assi di traffico.

Secondo l'elenco telefonico, a Bellinzona vi sono tre negozi di vendita e manutenzione di biciclette, uno in via Orico e due in via San Gottardo, ben posizionati dunque per fare fronte alle eventuali necessità degli impiegati dell'AC. Essendo la bicicletta un mezzo di trasporto agile e poco ingombrante gli utenti desiderano parcheggiare il più possibile nei pressi dell'ingresso dello stabile. Oltre alla praticità, questo scoraggia anche il furto rispetto ad un parcheggio per biciclette discosto.

Non tutti gli stabili amministrativi dispongono di posteggi per biciclette muniti di tettoia e rastrelliera. Accanto alle scuole, questi sono generalmente più frequenti. A volte i posteggi sono situati vicino all'ingresso, altre volte sulle aree di parcheggio per le automobili. Presso alcuni stabili osservati, la penuria di posti o la troppa distanza dall'ingresso fanno sì che le biciclette vengano appoggiate al muro nei pressi dell'entrata. Dall'indagine è stato possibile appurare che la possibilità di fare una doccia è molto limitata. Unicamente presso lo stabile di via Lugano 23 esiste quest'occasione.

Grazie ad un buon numero di posteggi coperti (165²) disponibili alla stazione FFS di Bellinzona è possibile combinare lo spostamento casa-lavoro tra il treno e la bicicletta.

area Stabili amministrativi	L'area si raggiunge in modo comodo: <ul style="list-style-type: none">• dal quartiere Semine per via Ghiringhelli;• dalla frazione di Ravecchia per via Ravecchia e Piazza Indipendenza;• dalla stazione FFS in circa 5 minuti, lungo viale Stazione e la zona pedonale del centro storico;• dal quartiere Gerretta e da Prato Carasso percorrendo via Roggia dei Mulini, il piazzale delle scuole e dell'asilo, Piazza del Sole ed il centro storico.• da Giubiasco, ad esempio, per via Saleggi e via Ghiringhelli;• da Arbedo seguendo l'argine del fiume Ticino fino alla Scuola di Commercio.
------------------------------------	---

² "Ihr Zweiradplatz am Bahnhof", Stand 2006

	<p>Non tutti gli edifici dispongono di posteggi coperti e portabicicletta.</p>
area via Ghiringhelli	<p>L'area si raggiunge in modo comodo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dal quartiere Semine per via Ghiringhelli; • dalla frazione di Ravecchia per Piazza San Biagio, via Pedotti, via Bertoni; • dalla stazione FFS in 5-7 minuti, lungo viale Stazione, Piazza Governo, via Ghiringhelli; • dal quartiere Gerretta e da Prato Carasso percorrendo via Roggia dei Mulini, Piazza del Sole ed il centro storico oppure via Cattori e vicolo Sottocorte. • da Giubiasco per via Saleggi e via Ghiringhelli; <p>Sul posto sono disponibili alcuni posteggi coperti. Presso lo Stabile amministrativo Andreazzi è disponibile una doccia.</p>
area Ex caserma	<p>L'area si raggiunge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dal quartiere Semine per via Borromini e via Luini; • dalla stazione FFS, attraversando viale Portone all'altezza di Piazza del Sole per imboccare la tranquilla via Vela, in 5-7 minuti; • dal quartiere Gerretta seguendo via Roggia dei Mulini, via Lavizzari, via Mirasole e via del Bramantino; • da Giubiasco, Monte Carasso e Arbedo seguendo l'argine del fiume Ticino. <p>Nell'area sono disponibili posteggi coperti. L'occupazione varia in base al calendario scolastico; infatti, in zona sono presenti diverse scuole.</p>
area viale Portone	<p>L'area è raggiungibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dal quartiere Semine per via Borromini, via Luini e via Salvioni; • dalla stazione FFS in 5 minuti, per Piazza del Sole; • dal quartiere Gerretta e da Prato Carasso percorrendo via Roggia dei Mulini, via Lavizzari e via Vela. <p>Nell'area sono disponibili diversi posteggi coperti.</p>
area Stazione	<p>L'area è raggiungibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dal quartiere Semine per via Ghiringhelli e il centro storico; • dalla frazione di Ravecchia per via Ravecchia e il centro storico; • dal centro storico per via Molo in 10 minuti. • dal quartiere Gerretta e da Prato Carasso per via Roggia dei Mulini fino alla Biblioteca comunale. Si attraversa via Guisan e si prende viale Officina. • da Arbedo, a est della ferrovia lungo via Pedemonte per Daro. <p>Nell'area sono disponibili un buon numero di posteggi coperti.</p>

area via Mirasole	<p>L'area è comodamente raggiungibile:</p> <ul style="list-style-type: none">• dal quartiere Semine per via Borromini, via Luini, viale Franscini, via Murate, via del Bramantino e via Lavizzari;• da Carasso lungo via Lepori;• arrivando dalla stazione FFS attraversando viale Portone all'altezza di Piazza del Sole per imboccare la tranquilla via Vela, in circa 5-10 minuti;• dal quartiere Gerretta per via Roggia dei Mulini e via Lavizzari;• da Arbedo per via Gerretta, via Ghisletta, via Roggia dei Mulini e via Luigi Lavizzari. <p>Nell'area sono disponibili posteggi coperti.</p>
area Carmagnola	<p>L'area è raggiungibile:</p> <ul style="list-style-type: none">• dalla stazione FFS a est della ferrovia fino al sottopasso di via S. Paolo in circa 15 minuti;• da Arbedo in pochi minuti, per il sottopasso di via S. Paolo;• da Prato Carasso per via al Maglio. <p>Nell'area non si sono riscontrati posteggi coperti.</p>

2.1.3 Raggiungibilità con mezzi pubblici

Una buona accessibilità con i mezzi pubblici è data da un'offerta che combinando il servizio ferroviario, quello di bus regionali e di bus urbani offre la possibilità di spostarsi in modo piuttosto diretto (linee senza eccessive deviazioni) nell'ambito del bacino di provenienza dei lavoratori. Secondo gli standard usuali si può considerare *prossima* una fermata del bus che si trova fino a 300 metri in linea d'aria dalla propria meta o una stazione ferroviaria che si trova a meno di 500 metri. Gli utenti apprezzano un orario cosiddetto "cadenzato", cioè che si ripete con lo stesso ritmo ogni ora e garantisce le coincidenze (possibilità di arrivare e ripartire entro 5-10 minuti) tra una linea e l'altra in nodi di interscambio prestabiliti. Anche la frequenza delle corse gioca un ruolo nel rendere attrattivo il servizio: per i lavoratori con orario flessibile è utile che vi sia un collegamento almeno ogni 30 minuti. Più la distanza da percorrere è breve, più la frequenza dovrebbe essere elevata (tuttavia nel Bellinzonese non esistono al momento i presupposti per frequenze superiori a 30 minuti, 15 su alcuni assi principali). Il trasporto pubblico deve offrire sufficiente flessibilità per potersi sostituire agli altri mezzi di trasporto, questo implica ad esempio la possibilità di ritardare il rientro la sera grazie alla presenza di corse serali. Il comfort nel trasporto pubblico è dato da veicoli puliti, facilmente accessibili, chiaramente riconoscibili e condotti da autisti cortesi, nonché da fermate sicure, che offrono riparo dalle intemperie e informazioni complete, infine da linee e orari immediatamente comprensibili e facilmente memorizzabili. Il costo del trasporto deve essere attrattivo e procurarsi i titoli di trasporto deve essere facile. Grazie alla Comunità tariffale Ticino e Moesano le aziende di trasporto pubblico offrono all'utenza un solo abbonamento mensile o

annuale denominato Arcobaleno che dà accesso a: treni, autopostali, bus, funicolari e battelli circolanti all'interno delle zone di validità acquistate. Da dicembre 2009 verrà inoltre introdotta la Comunità tariffale integrale che permetterà di viaggiare sui trasporti pubblici anche acquistando biglietti singoli, carte per più corse, carte giornaliere e biglietti di gruppo.

Bellinzona è coperta da una rete di autolinee di interesse locale e regionale. Nell'agglomerato urbano transitano giornalmente 6 autolinee, mentre sulle tratte regionali sono 5 le linee che circolano per la città. Per la stazione FFS transitano inoltre tutte le linee del servizio ferroviario regionale TILO.

Per quanto concerne il servizio autobus, non esiste un piano orario unitario delle corse cittadine. La linea 1/2 (Arbedo – Bellinzona – Camorino e viceversa) presenta la maggior frequenza di corse: una almeno ogni mezz'ora. Altre autolinee offrono corse ogni ora, ma non tutte con una cadenza regolare. Inoltre, gli orari sono diversi nei fine settimana, nei giorni festivi o in base al calendario scolastico. La densità di mezzi decresce rapidamente dopo le sei-sette di sera ed è nullo a partire dalle 19-20 per le corse verso i comuni limitrofi.

Ultima corsa giornaliera (da lunedì a venerdì) dalla stazione FFS verso:

- Camorino (linea 1) ore 19:12
- Arbedo (linea 2) ore 18:53
- Sant'Antonino (linea 3) ore 18:30
- Artore (linea 4) ore 18:31
- Ospedale (linea 5) ore 19:07
- Casa per Anziani (linea 6) ore 18:35
- Biasca (linea 193) ore 19:17
- Carena (linea 212) ore 18:10

Corse serali dopo le ore 19:00 in direzione Arbedo sono possibili a partire dalle linee 191 (Bellinzona – Airolo) e 214 (Bellinzona – San Bernardino). La linea 23 permette collegamenti per Locarno fino alle ore 23:50.

Le corrispondenze tra il servizio di trasporto ferroviario TILO e le autolinee dell'agglomerato urbano di Bellinzona non sono favorevoli.

Nonostante il tempo di percorrenza degli autobus tra le fermate della città e la stazione FFS sia ridotto, la bassa frequenza del servizio su gomma su determinate tratte, impedisce un utilizzo produttivo del mezzo pubblico in termini di tempo totale di spostamento.

La rete stradale dell'agglomerato urbano presenta poche corsie preferenziali per autobus. I mezzi di trasporto pubblici sono perciò incolonnati nel traffico nelle ore di punta.

L'immagine attuale del trasporto pubblico su strada nell'agglomerato di Bellinzona non è persuadente. Carenze si riscontrano nel piano orario sfavorevole per diverse tratte e nella confusa informazione inerente percorsi, fermate e corrispondenze. Di

conseguenza, il trasporto pubblico non appare come una valida alternativa al trasporto privato.

Per quanto riguarda le fermate, queste sono in linea di massima ben posizionate rispetto agli stabili dell'AC, con alcune eccezioni descritte nella tabella sottostante. Alcuni partecipanti al sondaggio lamentano la mancanza di un collegamento bus tra la stazione e i centri scolastici (area ex caserma) nonostante la presenza di centinaia di studenti che ogni giorno percorrono questa tratta a piedi. Vanno tuttavia considerati l'ampiezza logistica e i costi che avrebbe il trasferimento di centinaia di persone contemporaneamente su questa tratta comunque breve e facilmente percorribile a piedi.

L'informazione per i dipendenti e gli utenti dell'AC offre importanti margini di miglioramento. Molti non conoscono l'ubicazione della fermata più vicina e le possibilità offerte dal trasporto pubblico. Il Cantone mette a disposizione su internet (www.ti.ch/trasporti) gli orari di ogni fermata, ma questa opportunità non è sufficientemente conosciuta. Anche per quanto riguarda i titoli di trasporto vi sono margini di miglioramento: il Cantone³ offre sconti alle ditte che acquistano in blocco gli abbonamenti per i propri dipendenti, ma l'AC non fa ancora uso di questa opportunità. Questo viene percepito anche come cattivo esempio dagli altri datori di lavoro.

area Stabili amministrativi	<p>Accessibile direttamente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none">• Linea 1/2 : Arbedo – Camorino – Arbedo Una corsa regolare circa ogni mezz'ora;• Linea 3 : Stazione FFS - Sant'Antonino – Stazione FFS Una corsa irregolare circa ogni ora;• Linea 5 : Stazione FFS - Ospedale – Stazione FFS Una o due corse irregolari all'ora;• Linea 23 : Locarno – Bellinzona – Locarno Una o due corse regolari all'ora;• Linea 212 : Bellinzona – Carena – Bellinzona Sette/otto corse irregolari al giorno. <p>Ogni fermata è raggiungibile a piedi in meno di 5 minuti:</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Piazza Orico</i> (tutte le linee);• <i>Via Jauch</i> (linee 1/2, 3 e 5);• <i>Piazza Indipendenza</i> (linee 1/2, 3, 5 e 212);• <i>Via Orico</i> (linee 5 e 212);• <i>Piazza Governo</i> (linea 5).
------------------------------------	---

³ Messaggio governativo 6022, in merito a provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria (PRA)

<p>area via Ghiringhelli</p>	<p>Accessibile direttamente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linea 1/2 : Arbedo – Camorino – Arbedo Una corsa regolare circa ogni mezz'ora; • Linea 3 : Stazione FFS - Sant'Antonino – Stazione FFS Una corsa irregolare circa ogni ora; • Linea 5 : Ospedale – Stazione FFS Una o due corse irregolari all'ora; • Linea 23 : Bellinzona – Locarno Una o due corse regolari all'ora. <p>Ogni fermata è raggiungibile a piedi in meno di 5 minuti:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Via Jauch</i> (linee 1/2, 3 e 5); • <i>Scuole arti e mestieri</i> (linee 3 e 23); • <i>Bivio Cimitero</i> (linea 1/2).
<p>area Ex caserma</p>	<p>L'area è servita dalla linea 193 (Bellinzona – Biasca) che ad orari irregolari serve la fermata <i>Esponentro</i> e dalla linea 23 (Locarno – Bellinzona) che a cadenze regolari serve una o due volte all'ora le fermate <i>via Gaggini</i> e <i>viale Franscini</i>.</p>
<p>area viale Portone</p>	<p>Accessibile direttamente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linea 1/2 : Arbedo – Camorino – Arbedo Una corsa regolare circa ogni mezz'ora; • Linea 3 : Stazione FFS - Sant'Antonino – Stazione FFS Una corsa irregolare circa ogni ora; • Linea 5 : Stazione FFS - Ospedale – Stazione FFS Una o due corse irregolari all'ora; • Linea 23 : Locarno – Bellinzona – Locarno Una o due corse regolari all'ora; • Linea 193 : Bellinzona – Biasca – Bellinzona Una corsa regolare circa ogni ora. <p>La fermata <i>viale Portone</i>, raggiungibile a piedi in meno di 5 minuti, è servita da tutte le linee.</p>
<p>area Stazione</p>	<p>Tutte le linee regionali e dell'agglomerato urbano servono la stazione FFS, raggiungibile a piedi in pochi minuti. Da qui partono i collegamenti autobus e le linee ferroviarie regionali TILO verso tutto il Cantone.</p>
<p>area via Mirasole</p>	<p>Accessibile direttamente attraverso:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Linea 6 : Stazione FFS – Casa per Anziani Una corsa irregolare ogni ora; • Linea 193 : Bellinzona – Biasca – Bellinzona Una corsa regolare ogni ora.

	Ogni fermata è raggiungibile a piedi in meno di 5 minuti: <ul style="list-style-type: none">• <i>Via Lepori</i> (linea 193);• <i>Via Vela Scuole</i> (linea 6);• <i>Via Mirasole</i> (linee 6 e 193).
area Carmagnola	L'area è accessibile dalla linea 1/2 (Arbedo – Camorino - Arbedo). La fermata <i>al Maglio</i> , situata su via San Gottardo, prevede una corsa ogni mezz'ora fino alle ore 19:30. La linea 191 (Bellinzona – Airolo – Bellinzona) serve le corse serali.

2.1.4 Raggiungibilità con l'automobile e possibilità di parcheggio

Questa modalità di trasporto è la meno desiderata dal punto di vista della sostenibilità, perseguita con questo studio. L'analisi dell'accessibilità con questo mezzo è tuttavia molto importante per individuare problemi e possibili misure che possono favorirne un utilizzo più razionale.

L'accessibilità alla città avviene tramite l'autostrada A2 (nord/sud) oppure seguendo le strade cantonali che percorrono il Piano di Magadino e la Riviera. Il flusso di veicoli è particolarmente intenso durante le ore di punta sull'asse Camorino – Arbedo, in entrambe le direzioni. Difficoltoso è il passaggio del centro cittadino tra via Zorzi, viale Portone e via San Gottardo. Ingorghi possono anche essere presenti su viale Franscini, via Mirasole e viale Giuseppe Motta. Negli ultimi anni, dei quartieri residenziali di Bellinzona sono stati trasformati progressivamente in zone a velocità limitata a 30 km/h, misura che porta ad una diminuzione del rumore e dell'inquinamento atmosferico, ad un aumento della sicurezza per gli utenti deboli e in generale ad una migliore vivibilità dei quartieri. Questo va a favore anche di molti dipendenti dell'AC i cui uffici si trovano in queste zone. Oltre agli ostacoli fisici e ai controlli, la velocità prescritta deve essere mantenuta anche grazie all'attenzione e alla responsabilità degli utenti della strada.

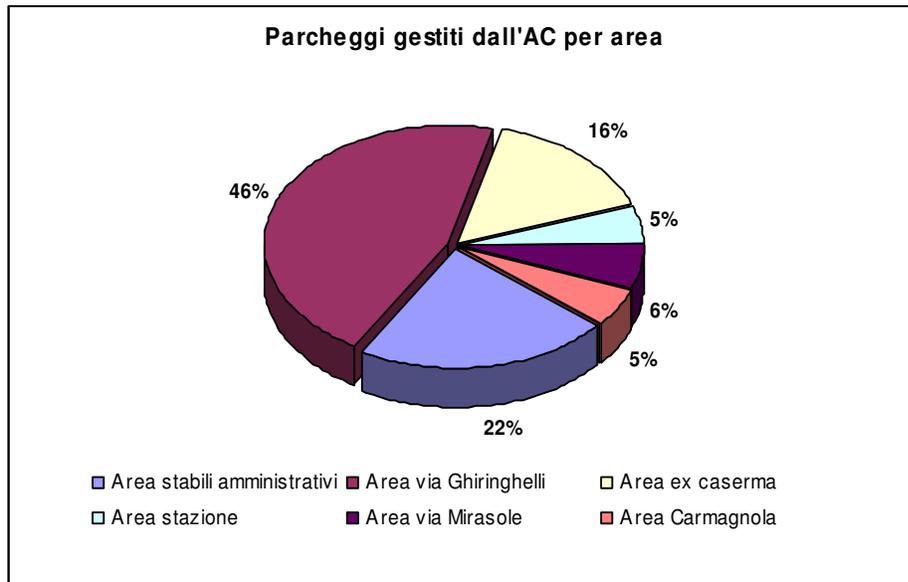
I parcheggi lungo le strade nei quartieri residenziali sono generalmente "zona blu". Questa misura è tesa a permettere la sosta dei residenti durante la notte, ma ad evitare che durante il giorno diventino zone di sosta per i lavoratori che cercano parcheggio.

Bellinzona conta circa duemila posteggi pubblici delimitati⁴. L'autosilo di Piazza del Sole conta 400 parcheggi il cui costo per l'uso è di 1,50 franchi all'ora. Nei parking del centro sportivo e dello stadio parcheggiare costa 50 centesimi all'ora. La stessa tariffa oraria è d'uso presso il parking SAMB di via Pierino Tatti, dal lunedì al venerdì. I parcheggi gratuiti vengono progressivamente eliminati, in considerazione degli alti costi di tali impianti (la costruzione di un singolo posto auto costa tra 4'000 e 30'000 CHF) e del forte traffico che generano. Rileviamo inoltre che le tariffe dei parcheggi consentono di selezionare gli utenti secondo il tipo di sosta (diurna o notturna; di breve, media o lunga durata; legata ad una specifica attività oppure mista). Diversi dipendenti dell'AC affittano posteggi da

⁴ "Una sosta a Chiasso costa la metà di Locarno", Il Caffè, 31 settembre 2008

privati con costi che variano da 40.- a 300.- franchi mensili. A differenza di Lugano, Bellinzona non dispone di veri e propri parcheggi alla periferia da cui proseguire il viaggio con il bus.

Come si è detto al capitolo 2.2.2 l'AC mette a disposizione ai dipendenti un certo numero di parcheggi a pagamento. Secondo i dati forniti dalla Sezione della logistica quelli nel comune di Bellinzona sono 965.



A seconda del tipo di parcheggio, il costo mensile dello stallo varia da un minimo di 40 franchi su sfondo sterrato ad un massimo di 120 franchi, in autorimessa. Le tariffe dei parcheggi dello Stato sono stabilite dalla Legge sull'assegnazione e sull'uso di posteggi nell'Amministrazione cantonale dell'8 novembre 2005.

Tariffa mensile (in CHF) parcheggio a Bellinzona gestito dall'AC

in autorimessa	120.-
non coperto	60.- / 90.-
su sfondo sterrato	40.-

Fonte: Legge sull'assegnazione e sull'uso di posteggi nell'amministrazione cantonale

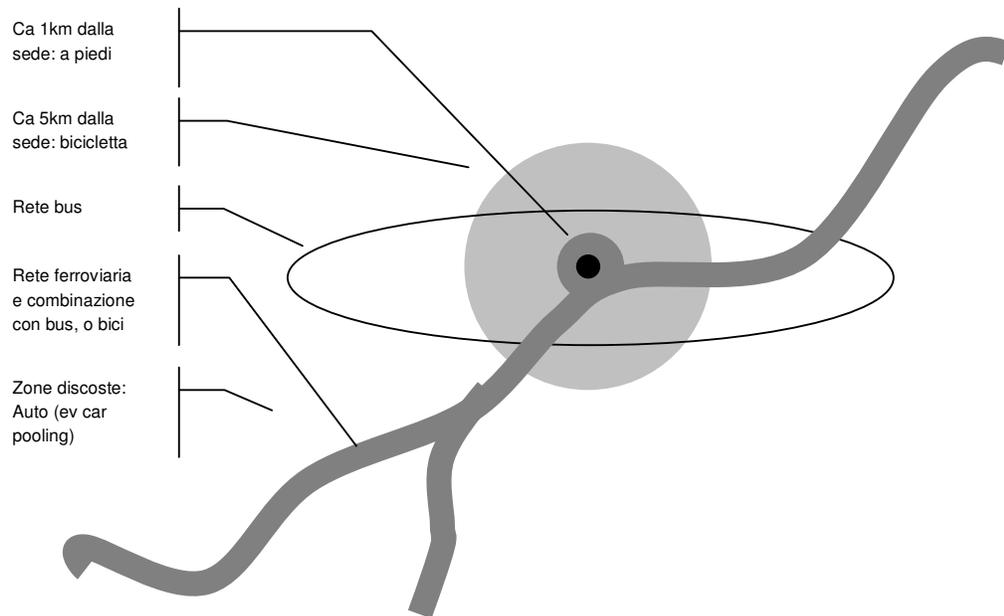
L'attuale regolamentazione dell'assegnazione di parcheggi spinge chi ha optato per un abbonamento a farne regolarmente uso dato che ha pagato per il servizio, mentre non vi sono parcheggi a disposizione di chi fa un uso solo occasionale dell'automobile per recarsi al lavoro. L'introduzione di una carta giornaliera di sosta (o tessera trasmissibile) permetterebbe una maggiore libertà di scelta del mezzo di trasporto e una rotazione con gli altri collaboratori, il tutto a favore di una mobilità più sostenibile.

<p>area Stabili amministrativi (1108 dipendenti)</p>	<p>L'area si raggiunge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da sud, lungo via Zorzi o via Lugano; • Da ovest, percorrendo via Tatti fino all'incrocio di via Zorzi; • Da nord, lungo viale Portone e Piazza Orico. <p>Nelle ore di punta il tratto stradale tra via Zorzi e viale Portone è totalmente intasato.</p> <p>L'AC mette a disposizione nell'area 217 parcheggi a pagamento. Sono inoltre presenti un centinaio di parcheggi all'altezza di viale Franscini 3 (Polizia cantonale).</p>
<p>area via Ghiringhelli (184 dipendenti)</p>	<p>L'area si raggiunge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da sud, lungo via Zorzi, via Ghiringhelli oppure via Lugano; • Da nord, per viale Franscini. <p>Nelle ore di punta il tratto d'accesso è totalmente intasato.</p> <p>L'AC mette a disposizione nell'area 437 parcheggi a pagamento, in gran parte situati all'interno del parcheggio pubblico su via Tatti. A questi si aggiungono una settantina di parcheggi di proprietà della Cassa pensione dei dipendenti dello Stato che non sono regolamentati e non sono a pagamento.</p>
<p>area Ex caserma (466 dipendenti)</p>	<p>L'area si raggiunge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da sud, per via Zorzi, Piazza Orico e via Salvioni; • Da nord, lungo via Mirasole e/o viale Portone. <p>Nelle ore di punta il tratto d'accesso all'area è intasato.</p> <p>Nell'area, i parcheggi a pagamento per i dipendenti dell'AC sono 151. Parcheggi pubblici gratuiti con soste limitate si trovano in zona Ponte Torretta (max 2h) e lungo via Salvioni (max 24h).</p>
<p>area viale Portone (164 dipendenti)</p>	<p>L'area è accessibile:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da sud, percorrendo via Zorzi e via Motta; • Da nord, lungo via San Gottardo oppure via Mirasole. <p>Rilevati parcheggi, non censiti nel catalogo fornito.</p> <p>Nelle ore di punta il tratto tra via Zorzi e viale Portone è intasato. Parcheggi pubblici a pagamento sono presenti in prossimità dello Stadio (-50/h) e in Piazza del Sole (1.50.-/h).</p>
<p>area Stazione (94 dipendenti)</p>	<p>L'area si raggiunge:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Da sud, lungo viale Portone e via Generale Guisan; • Da nord, lungo via San Gottardo e viale Officina; • Da est, giungendo dalla collina e via Daro. <p>Rilevati parcheggi, non censiti nel catalogo fornito.</p> <p>Situato nel centro cittadino, nelle ore di punta il tratto d'accesso alla zona è totalmente intasato.</p>

area via Mirasole (110 dipendenti)	<p>L'area si raggiunge:</p> <ul style="list-style-type: none">• Da Carasso, lungo il ponte di via Lepori;• Da nord, per viale G. Motta;• Da sud, per via Mirasole. <p>Il Laboratorio cantonale dispone di 60 parcheggi a pagamento per dipendenti.</p> <p>Grazie alla vicinanza dello Stadio comunale e di infrastrutture sportive, l'intera zona è ricca di parcheggi pubblici a pagamento (-50/h).</p>
area Carmagnola (94 dipendenti)	<p>L'area è accessibile:</p> <ul style="list-style-type: none">• Da Arbedo, percorrendo via San Gottardo;• Da sud, lungo via San Gottardo. <p>L'edificio conta 50 parcheggi a pagamento per dipendenti. Altre zone di parcheggio esterne non sono state rilevate.</p>

2.1.5 Conclusioni relative alla raggiungibilità

Le modalità di accesso ideali affinché gli spostamenti dei dipendenti nel loro complesso siano maggiormente sostenibili possono essere riassunte nel seguente schema:



Si osserva che le condizioni delle infrastrutture per l'accessibilità con i diversi mezzi degli stabili dell'AC a Bellinzona sono in generale buone, ad eccezione forse della rete bus che si rivela attualmente poco attrattiva, sia alla luce dell'analisi che agli occhi degli utenti che lamentano vari tipi di carenze. Sono stati evidenziati vari aspetti puntuali che potrebbero essere migliorati per rendere più attrattiva la

mobilità sostenibile, tuttavia in generale sarebbe auspicabile soprattutto una maggiore conoscenza e un miglior uso delle infrastrutture esistenti.

Come visto nel capitolo 2.1.3. la raggiungibilità di Bellinzona con il trasporto pubblico può essere migliorato. Inoltre, lo spostamento con il trasporto pubblico risulta più conveniente di quello con l'automobile. A titolo d'esempio il tragitto giornaliero Lugano-Bellinzona costa con l'auto (2000 cm³) CHF 16.31.-, con un biglietto a/r metà prezzo CHF 11.40.- e con un abbonamento annuale Arcobaleno solo CHF 6.42.-.

2.2 POLITICA AZIENDALE IN MATERIA DI MOBILITÀ

Fino ad ora l'AC non dispone di una vera e propria dottrina coordinata in materia di mobilità dei dipendenti, benché in vari ambiti vi siano disposizioni indipendenti tra loro ma piuttosto orientate verso obiettivi simili.

Ecco alcuni esempi:

2.2.1 Trasferte professionali

Le disposizioni relative alle trasferte professionali impongono ai dipendenti di valutare per ogni viaggio le modalità di spostamento, con priorità ai mezzi più ecologici (la stessa indennità per le trasferte con veicoli privati, fissata a soli -.55 CHF/km, la più bassa nel confronto intercantonale, ha lo scopo di disincentivare questa modalità di spostamento, mentre le trasferte in treno sono rimborsate completamente, compreso l'abbonamento a metà prezzo).

Ecco un estratto del Regolamento 2.5.4.4.1, concernente le indennità ai dipendenti dello Stato, capitolo II:

Principi

Art. 3 ¹Per i viaggi di servizio il dipendente è tenuto ad utilizzare, in ordine di priorità:

- a) i mezzi pubblici di trasporto (abbonamenti generali al portatore, giornalieri e biglietti ferroviari presso la Sezione delle risorse umane);
- b) i veicoli di servizio (pool presso l'Ufficio auto e macchine dello Stato);
- c) il veicolo privato;
- d) l'aereo.

²Le spese di trasferta dal domicilio privato alla sede di servizio e viceversa non sono rimborsate.

³Per il calcolo delle distanze con il veicolo privato fa stato l'indicatore chilometrico allestito dalla Sezione delle risorse umane che tiene conto del percorso più breve.

⁴Per il rimborso delle spese di viaggio, relative a trasferte con partenze e/o arrivo dal/al domicilio privato, indipendentemente dal mezzo di trasporto utilizzato, viene riconosciuta unicamente la distanza chilometrica che oltrepassa quella relativa al normale tragitto per recarsi dal domicilio alla sede di servizio e viceversa.

⁵In ogni caso, le spese di trasferta vengono rimborsate unicamente per distanze che superano complessivamente (andata e ritorno) i 10 km. Per determinate funzioni particolari il Consiglio di Stato può prevedere eccezioni.

Viaggi di servizio

Art. 4 Per i viaggi di servizio vengono riconosciute le indennità seguenti:

- a) con veicoli di servizio
nessuna indennità
- b) con mezzi pubblici di trasporto nel Cantone:
il prezzo del biglietto intero in II.a classe
fuori Cantone:
abbonamenti generali al portatore da richiedere presso la Sezione del personale; in caso di mancata disponibilità, il costo del biglietto a metà prezzo in I.a classe. Il prezzo

- dell'abbonamento annuale a metà prezzo viene integralmente rimborsato in occasione della prima trasferta
- c) con il veicolo privato
fr. -.55 al km, incluse le spese di carburante, parcheggio, manutenzione e riparazione, coperture assicurative. Durante i viaggi di servizio autorizzate lo Stato assicura una copertura casco totale con copertura massima di fr. 30'000.-- per veicolo, con una franchigia di fr. 500.-- a carico del dipendente
 - d) con l'aereo
il prezzo del biglietto in classe economica, a condizione che l'ordinazione avvenga per il tramite della Sezione del personale.

Nel 2007, la Sezione delle risorse umane ha emesso ai dipendenti dell'AC per spostamenti professionali: 136 biglietti per il volo in aereo, 1'031 biglietti ferroviari (ordinari, a metà prezzo e carte giornaliera) e 1'460 giornaliere per il tramite dei quattro Abbonamenti Generali (AG). Il numero dei viaggi in aereo corrisponde a circa il 5% di quelli in treno.

Nel dettaglio, con la compagnia aerea Darwin hanno viaggiato 115 dipendenti, mentre con gli aerei della Swiss hanno volato 21 collaboratori, per un costo totale di CHF 53'365. L'uso del velivolo viene concesso unicamente per ridurre notevolmente i tempi di percorrenza da e per località discoste e se ciò comporta inoltre un consistente risparmio finanziario (spese di pernottamento, ecc.) e di tempo di lavoro. Per quanto concerne il trasporto ferroviario, sono stati emessi 428 biglietti ordinari per la prima classe, 74 biglietti ordinari per la seconda classe, 410 carte giornaliera (per il metà prezzo) e 87 abbonamenti a metà prezzo (16 per un anno, 71 per due anni). Il valore complessivo dei biglietti per il treno è stato pari a quasi 122mila franchi. I 4 abbonamenti generali al portatore, che nel fine settimana sono a disposizione dei dipendenti per l'uso privato a CHF 20.-/giorno, sono in pratica utilizzati tutti i giorni. Un dato confortante che fa ipotizzare la necessità di averne un numero maggiore; occorre tuttavia migliorare la modalità di "possesso". Il fatto di dover prendere e riportare l'abbonamento a Bellinzona spinge i dipendenti a venire in auto fino alla sede di lavoro (in particolare quando si deve prendere il primo treno del mattino) o a tenere l'abbonamento generale per due giorni quando la trasferta dura un solo giorno. Sarebbe auspicabile tradurre i 4 AG in giornaliere da staccare e inviare al dipendente in modo che ne possa fruire direttamente dal proprio domicilio privato, per evitare spese di gestione e permettere un uso più flessibile degli stessi. Il sistema dev'essere quindi migliorato. La Sezione risorse umane effettua comunque dei controlli per evitare abusi.

L'acquisto di titoli di trasporto effettuati tramite il portale aziendale delle FFS sono soggetti ad un sistema di sconto, sulla base della cifra d'affari conseguita. Si può dunque ottenere uno sconto fino al 10%, se l'importo risulta essere molto elevato. Altri viaggi in treno sono acquistati direttamente dal dipendente e rimborsati (nessuna statistica disponibile).

2.2.2 Parcheggi per i dipendenti

Da alcuni anni è stato introdotto il principio del pagamento del parcheggio per i dipendenti, regolato dalla Legge sull'assegnazione e sull'uso di posteggi nell'Amministrazione cantonale del 2005. Questa misura, sebbene impopolare tra i

funzionari, rende palpabile l'elevato costo che gli impianti di parcheggio generano allo Stato.

Estratto della Legge sull'assegnazione e sull'uso di posteggi nell'amministrazione cantonale dell'8 novembre 2005:

Criteria di assegnazione dei posteggi

Art. 9 ¹Non vi è alcun diritto all'assegnazione di un posteggio.

²I posteggi sono riservati prioritariamente:

- a) ai veicoli di servizio;
- b) al veicolo del custode nell'immobile in cui presta l'attività lavorativa.

³Può essere riservato un numero limitato di posteggi per interventi urgenti di servizio e per gli utenti esterni.

⁴I posteggi restanti sono assegnati secondo il seguente ordine di priorità:

- a) ai dipendenti e agli utenti con durevole menomazione fisica;
- b) ai dipendenti che necessitano regolarmente del veicolo privato per ragioni di servizio o che svolgono la loro attività in più sedi: la frequenza dell'impiego della vettura è ritenuto elemento prioritario;
- c) ai magistrati;
- d) ai dipendenti che non dispongono di mezzi di trasporto pubblici regolari per raggiungere il posto di lavoro o per rientrare al proprio domicilio;
- e) agli altri dipendenti: in questo caso è ritenuto prioritario il tempo impiegato per il tragitto dal domicilio alla sede di servizio;
- f) agli studenti: in questo caso è ritenuto prioritario il tempo impiegato per il tragitto dal domicilio alla sede scolastica;
- g) a terzi.

⁵Il posteggio nelle sedi scolastiche può essere assegnato ai docenti a rotazione secondo il grado di occupazione.

Tasse

Art. 10 ¹Per i posteggi assegnati secondo l'art. 9 cpv. 4 è dovuta una tassa d'uso, indipendentemente dal sistema di propulsione degli autoveicoli.

²Per i dipendenti, i magistrati e gli studenti, la tassa mensile è fissata entro un minimo ed un massimo secondo le seguenti categorie:

- a) posteggi in autorimessa: da fr. 80.-- a fr. 300.--;
- b) posteggi coperti: da fr. 70.-- a fr. 200.--;
- c) posteggi non coperti: da fr. 60.-- a fr. 150.--;
- d) posteggi su sfondo sterrato o elementi grigliati: da fr. 20.-- a fr. 50.--.

³Se un posteggio nelle sedi scolastiche è assegnato a rotazione, la tassa viene calcolata proporzionalmente.

Esenzioni

Art. 11 È esente da tassa l'uso di posteggi per biciclette, ciclomotori, scooter e moto.

Contrariamente a quello illustrato sopra, questo regolamento conferisce alta priorità agli spostamenti professionali con il veicolo privato.

2.2.3 Parco veicoli dello Stato

Il parco veicoli dello Stato viene rinnovato con veicoli di volta in volta all'avanguardia per quanto riguarda il consumo di carburante. Oltre ai veicoli specialmente attrezzati per compiere diversi compiti, vi sono autovetture a disposizione delle unità amministrative e un pool di veicoli a disposizione di tutti gli utenti dell'amministrazione. Mettendo a disposizione autovetture per gli spostamenti professionali (missioni), i dipendenti sono svincolati dalla necessità di recarsi al lavoro con il proprio veicolo.

A fine 2007, il parco dei mezzi ufficiali dello Stato comprendeva 380 autoveicoli leggeri, di cui 143 autofurgoni e 237 autovetture. Lasciando a parte i furgoni, la Cancelleria dello Stato disponeva di 7 auto assegnate, il Dipartimento delle istituzioni 14, il Dipartimento della sanità e della socialità 21, il Dipartimento dell'educazione, della cultura e dello sport 1, il Dipartimento del territorio 172, il Dipartimento delle finanze e dell'economia 22, mentre il Controllo cantonale delle finanze, nonostante l'elevata mobilità dei revisori dello Stato, non disponeva di autoveicoli del Cantone.

Le autovetture (senza quelle dei Consiglieri e quelle sostituite nel 2007) hanno percorso 2'430'256 km, corrispondenti ad una media annua per vettura di 14'640 km (min. 1'363; max. 46'705; mediana 14'338). L'Ufficio automezzi e macchine dello Stato stima che un automezzo sia redditizio quando percorre almeno 10-11'000 km all'anno.

Gli autoveicoli del "Pool" dell'Officina dello Stato (a Camorino) a disposizione di tutti i funzionari sono 27, di cui 18 autofurgoni e 9 autovetture. Le sole autovetture (senza quelle sostituite nel 2007) hanno percorso 172'897 km, corrispondenti ad una media annua per vettura di 24'700 km (min. 4'974; max. 33'041; mediana 26'880). Il tasso d'utilizzo è stato pari a circa l'80% (senza il tempo dedicato alla manutenzione). Il raggio d'azione delle autovetture del "Pool" ha toccato principalmente il Ticino, la Svizzera e i Paesi confinanti.

2.2.4 Veicolo privato per le missioni

Allo stato attuale non vi sono statistiche sul numero di km effettuati (e rimborsati) dai dipendenti con il veicolo privato per gli spostamenti professionali (missioni).

Nel 2007 alla Sezione della mobilità l'indennità per l'uso dell'auto propria per gli spostamenti di lavoro equivaleva a circa il 25% del costo complessivo delle indennità (spostamenti, pasti, albergo, altre). A consuntivo i costi globali per indennità di trasferta per l'Amministrazione cantonale ammontavano a fr. 5'224'016.-. Possiamo perciò stimare a 1,3 milioni di franchi il rimborso dell'AC per le indennità di utilizzo del veicolo privato a scopo professionale.

2.2.5 Traffico lento

Molti edifici dello Stato dispongono già di un parcheggio per le biciclette coperto. Inoltre un concetto unitario per le insegne orienta gli utenti all'entrata degli edifici. Riportando anche l'indirizzo dello stabile queste insegne facilitano l'orientamento dei pedoni. Non vi sono invece cartelli indicatori di direzione. Progressivamente gli edifici vengono resi accessibili ai disabili.

2.2.6 In generale

Questi esempi mostrano come anche in mancanza di una direttiva specifica, l'Amministrazione cantonale agisce in modo responsabile in materia di mobilità. Le risposte al questionario, come si vedrà in seguito, e i commenti ricevuti dai dipendenti evidenziano inoltre che numerosi dipendenti hanno una spiccata

coscienza dei problemi, soprattutto ecologici, legati alla mobilità quotidiana e molti di loro agiscono o vorrebbero agire in modo sostenibile.

Come risulterà dall'analisi vi è tuttavia ancora un grosso margine di miglioramento, e la codifica di una politica aziendale in materia di mobilità dei dipendenti sarebbe senz'altro d'aiuto in un'organizzazione grande e complessa come l'AC.

2.3 INFORMAZIONI GENERALI SUI DIPENDENTI

L'AC impiega a livello cantonale 4'614 persone⁵, di cui 2'236 lavorano a Bellinzona o nei comuni limitrofi alla Città. Gli uffici dei cinque Dipartimenti, della Cancelleria dello Stato e del Controllo cantonale delle finanze sono distribuiti in una cinquantina di edifici sul territorio comunale. A questi si aggiungono diversi edifici nei comuni limitrofi.

2.3.1 Adesione all'indagine

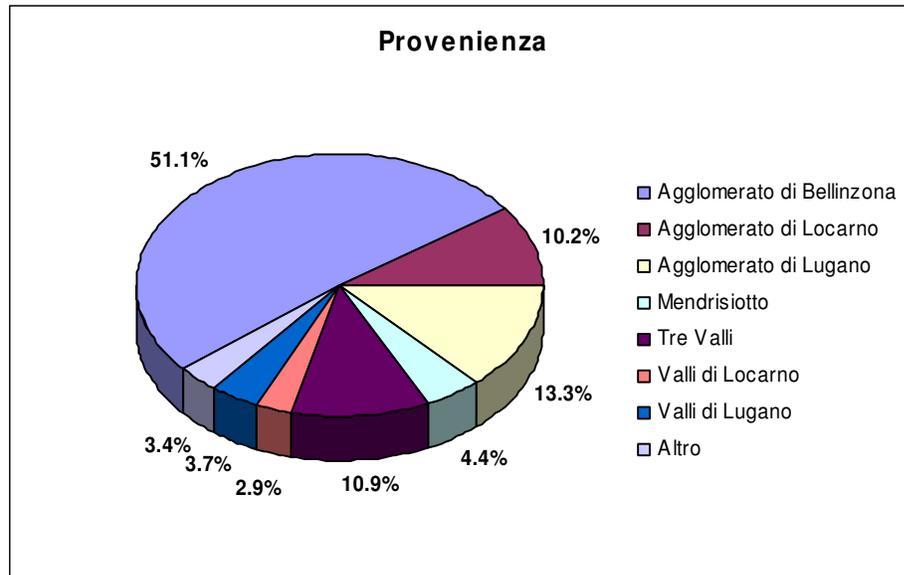
I collaboratori con sede di servizio a Bellinzona hanno ricevuto il 20 maggio 2008 l'invito a compilare un questionario online. L'inchiesta è stata chiusa il 16 giugno 2008. **Il tasso d'adesione è stato del 65,4%** (hanno risposto in 1'463), di cui:

	Uomini	Donne	Nessuna indicazione	Totale
Meno di 20 anni	4	16	0	20
20-24	15	21	0	36
25-29	26	57	1	84
30-34	81	79	0	160
35-39	130	110	2	242
40-44	145	89	3	237
45-49	132	82	2	216
50-54	121	60	5	186
55-59	133	45	1	179
Più di 60 anni	46	12	0	58
Nessuna indicazione	25	9	11	45
Totale	858	580	25	1463

2.3.2 Provenienza

Più della metà dei dipendenti abita nell'agglomerato di Bellinzona (51,1%) e dunque in un raggio di circa 10 chilometri, mentre l'11% risiede nelle Tre Valli. Dall'agglomerato di Locarno giunge il 10% delle persone, mentre nelle zone più discoste del Locarnese il 3%. Nel Sottoceneri abita il 21% dei dipendenti: 13% nell'agglomerato di Lugano, 4% nella valle del Vedeggio e nel Malcantone, 4% nel Mendrisiotto.

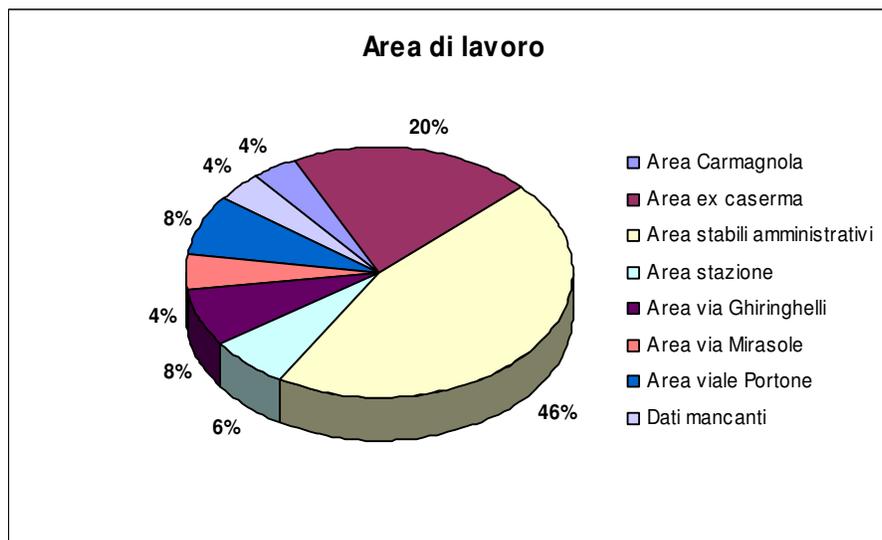
⁵ „Rendiconto del Consiglio di Stato 2006”, Repubblica e Cantone del Ticino, Bellinzona



Se si analizzano i dati nel dettaglio, si evidenzia che il **19% (= 282) dei dipendenti abita nella città di Bellinzona** mentre da Locarno giunge il 2% e da Lugano il 4%. È possibile, inoltre, estrapolare che oltre il 70% dei dipendenti abita in un comune attraversato da una linea ferroviaria.

2.3.3 Sede di servizio

Gli stabili situati attorno alla Residenza governativa (area Stabili amministrativi) e nella zona Ex caserma accolgono la maggior parte dei dipendenti (in tutto il 66%). Nell'area attorno alla via Ghiringhelli trova sede l'8% dei collaboratori, così pure attorno a viale Portone. Il 6% lavora nei dintorni della stazione, mentre il restante 8% si divide fra via Mirasole e via Carmagnola.



2.4 PROFILO DI MOBILITÀ

2.4.1 Giorni di lavoro settimanali

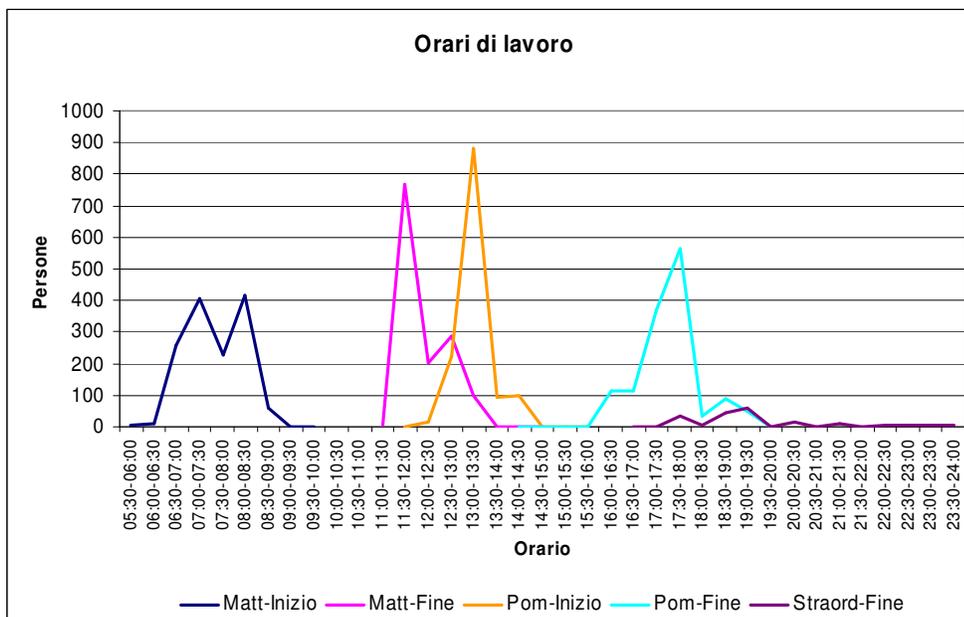
La maggior parte dei dipendenti (73%) lavora a Bellinzona 5 giorni alla settimana. Chi è in sede per meno di 5 giorni soprattutto perché lavora a tempo parziale (59%), per impegni fuori ufficio (35%) o per altri impegni (6%).

2.4.2 Tipo e orario di lavoro

Più della metà dei collaboratori (61%) lavora secondo un orario flessibile. Solo il 15% ha dei turni fissi, mentre l'orario di lavoro del 22% dei collaboratori varia a seconda delle necessità.

Tipo di lavoro	Frequenza	%
flessibile	892	61%
fisso	213	15%
fisso a turni	25	2%
variabile secondo necessita	321	22%
<i>Dati mancanti</i>	12	1%
Totale	1463	100%

Le punte massime di inizio lavoro si situano fra le 7:00 e le 7:30 (28%) e fra le 8:00 e le 8:30 (28%), mentre un numero considerevole di persone lasciano la sede fra le 17:30 e le 18:00 (39%). L'uscita per la pausa pranzo si situa prevalentemente fra le 11:30-12:00 (52%) e il rientro alle 13:00-13:30 (60%). Quando l'orario di lavoro viene prolungato, i collaboratori restano in sede prevalentemente fino alle 19:00-19:30 (30%).



L'orario flessibile, di cui beneficia il 60% dei dipendenti, favorisce un'organizzazione individuale degli spostamenti, in base ai propri impegni di lavoro e personali. Tuttavia dal grafico si può notare che vi sono comunque orari preferiti per l'inizio e la fine del lavoro, e per la pausa pranzo, questo renderebbe senz'altro possibile organizzare il viaggio con altri colleghi. L'orario flessibile permette anche di organizzare il proprio arrivo e partenza in base agli orari dei trasporti pubblici senza perdite di tempo.

2.4.3 Prolungamento dell'orario

Più della metà dei dipendenti effettua regolarmente (almeno una volta alla settimana) delle ore supplementari rispetto al proprio orario consueto, prolungando l'orario normale (49%) o in altri momenti (5%). Fra le 19:00 e le 19:30 si registra la punta massima di fine lavoro in questi casi.

Prolungamento dell'orario	Frequenza	%
Almeno una volta alla settimana prolungando l'orario normale	630	43%
Almeno una volta alla settimana in altri momenti	71	5%
Nessuna o raramente	677	46%
<i>Dati mancanti</i>	85	6%
Totale	1463	100%

Una moderna concezione del lavoro nell'ambito dei servizi porta ad adattare l'orario di conclusione della giornata lavorativa in base al carico di lavoro o a determinati obiettivi che si intendono raggiungere. Ecco quindi che quasi metà dei funzionari prolunga più o meno frequentemente il proprio orario. Se si intende incentivare l'utilizzo dei trasporti pubblici o del car pooling è necessario predisporre misure che permettano questa pratica con la tranquillità di poter comunque rientrare agevolmente a domicilio.

2.4.4 Pausa pranzo

La maggior parte dei collaboratori pranza nei dintorni della sede di lavoro (60%) o all'interno dell'Amministrazione (7%) e non si sposta quindi con il mezzo motorizzato. Il restante 28%, invece, utilizza l'auto durante la pausa pranzo, presumibilmente per rientrare a domicilio.

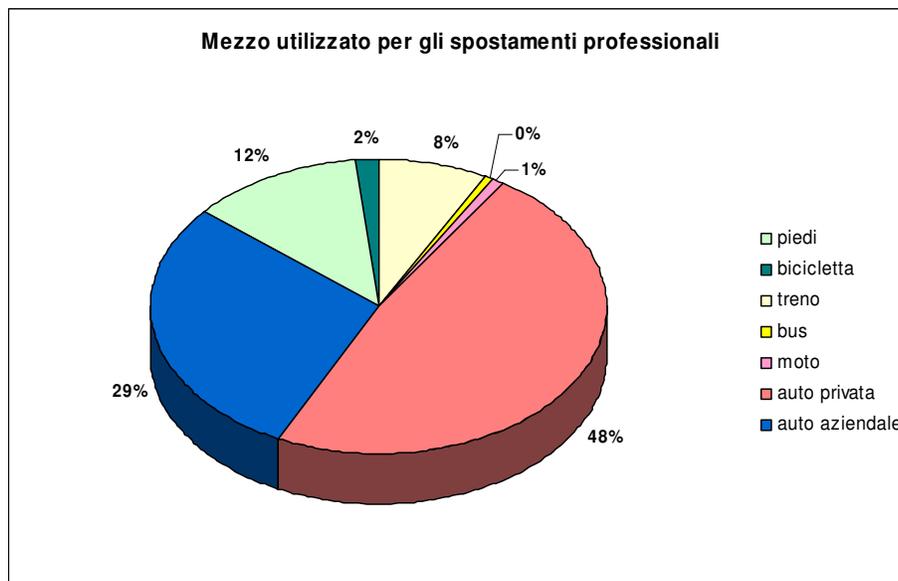
Pausa pranzo	Frequenza	%
Pranzo all'interno dell'azienda	109	7%
Pranzo nei dintorni, senz'auto	880	60%
Uso l'auto	404	28%
<i>Dati mancanti</i>	70	5%
Totale	1463	100%

La possibilità di riunire la famiglia per pranzo è senz'altro un aspetto positivo dal punto di vista della qualità di vita, che non dovrebbe essere combattuto a favore di riduzione del traffico. Piuttosto sarebbe utile poter contare su un servizio di trasporto pubblico urbano che permetta di farlo senza dipendere dall'automobile. Dovrebbe essere disincentivata invece l'abitudine di utilizzare l'automobile per raggiungere ristoranti o mense in quanto questa possibilità esiste nelle vicinanze di ogni stabile.

2.4.5 Spostamenti professionali

Sono 41% i dipendenti che effettuano regolarmente degli spostamenti professionali (missione), mentre più della metà dei collaboratori non si sposta, o comunque raramente, per ragioni di lavoro.

Il mezzo di trasporto maggiormente utilizzato per i viaggi professionali è l'auto privata (48%), mentre l'auto aziendale è al secondo posto (29%). L'8% si sposta con il treno, mentre il 14% utilizza un mezzo lento.

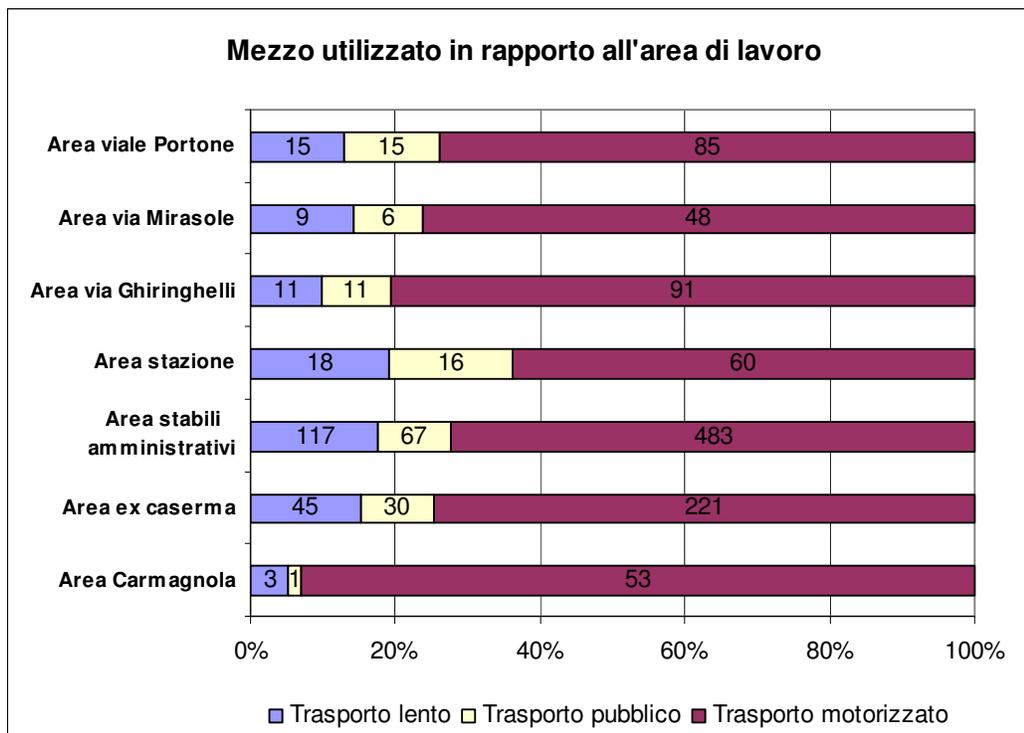


Fra le motivazioni per l'uso dell'auto privata estrapolate dai commenti al questionario c'è la necessità di avere immediatamente a disposizione un mezzo per lo spostamento e l'impossibilità di organizzare in tempi medio-lunghi il viaggio di servizio, con prenotazioni, ritiro delle chiavi, eccetera.

Su questo fronte lo Stato si trova probabilmente confrontato ad un dilemma: le missioni svolte con l'auto privata sono convenienti per le casse dello Stato, in quanto il rimborso al km è di soli 55 centesimi, tuttavia esse vincolano il dipendente all'uso dell'auto per andare al lavoro.

2.4.6 Mezzo di trasporto utilizzato secondo la destinazione

Come era da attendersi, ad utilizzare maggiormente il trasporto lento e pubblico sono coloro che lavorano nell'area attorno alla stazione, negli stabili amministrativi principali e nell'area Ex caserma; leggermente più bassa la percentuale dell'utilizzo del trasporto alternativo all'auto nelle altre sedi. Le differenze percentuali non sono dovute soltanto alla centralità della destinazione, ma sono probabilmente influenzate anche dal tipo di attività svolta dai funzionari: ad esempio dove prevale il lavoro d'ufficio l'uso dell'automobile è minore. Nella zona di Via Ghiringhelli, dove ha sede la Divisione delle costruzioni che svolge molti compiti sul terreno, e nell'Area Carmagnola, dove si situa la Sezione della logistica che ha compiti di fornitura e manutenzione in tutto il Cantone, il tasso di persone che si recano con l'auto è più elevato. Anche in questi settori è comunque possibile diminuire la quota di auto private. Va infine rilevato che in questi ultimi casi i dati a disposizione sono numericamente inferiori rispetto alle altre sedi e sono dunque meno significativi.



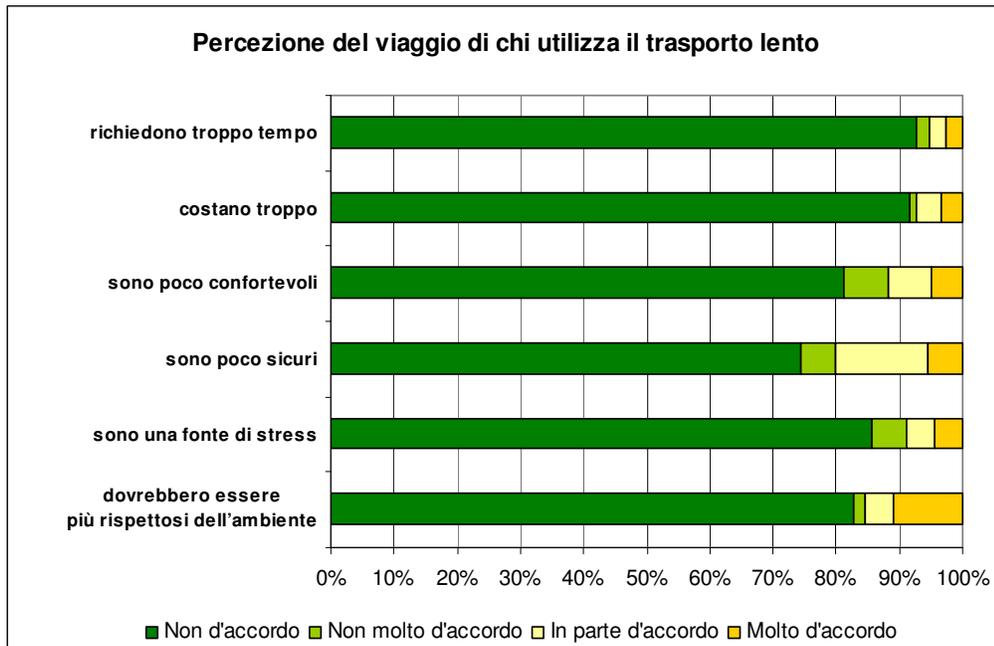
2.4.7 Percezione relativa al viaggio

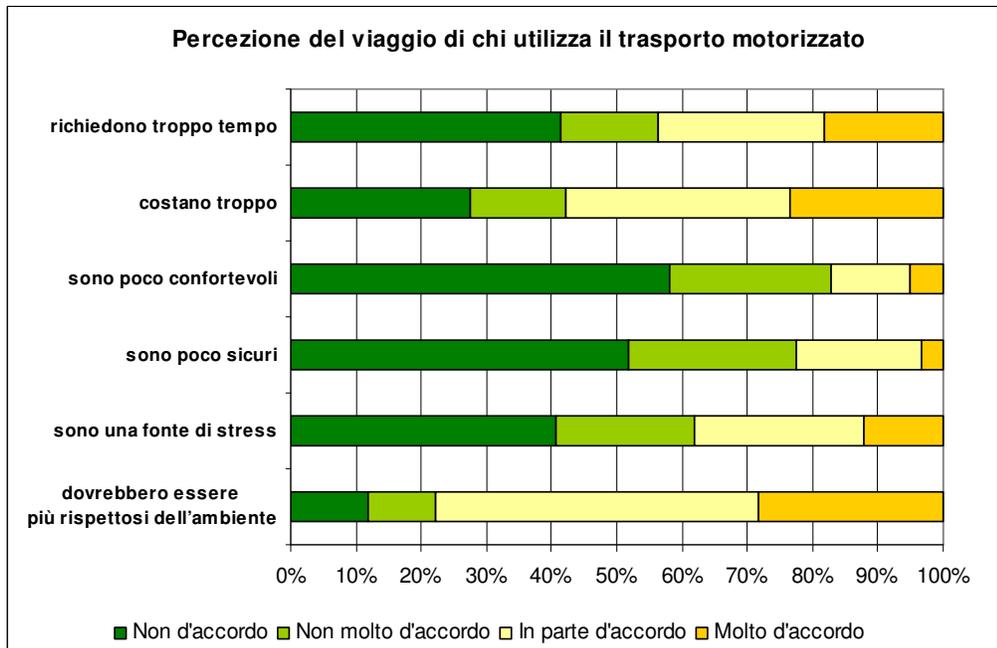
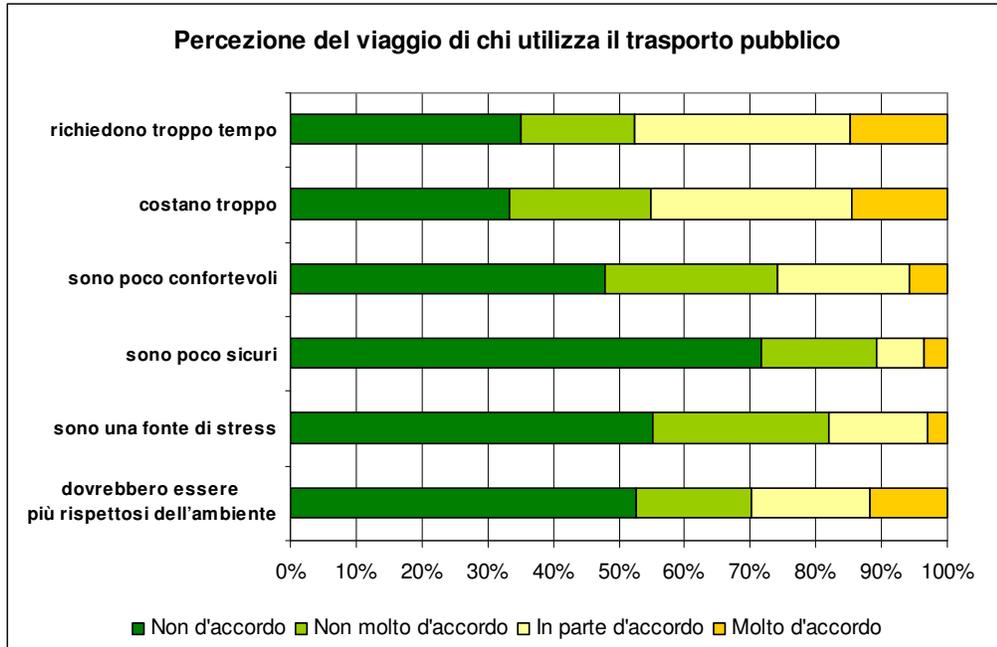
I grafici seguenti mostrano le risposte dei funzionari ad una serie di affermazioni negative riguardo alla loro percezione del percorso casa-lavoro-casa. Si può notare che prevalgono le affermazioni "Non sono d'accordo" e "Non sono molto d'accordo", segno che in generale i dipendenti dell'AC hanno una percezione piuttosto positiva di questa attività giornaliera. Il numero di persone d'accordo con le affermazioni negative, che è minimo tra chi viene a piedi e in bicicletta, aumenta

presso gli utenti del trasporto pubblico ed è massimo tra gli utenti dell'auto e della moto.

Gli spostamenti costano troppo (almeno in parte) per il 46% degli utenti del trasporto pubblico ma per il 58% di chi viaggia in auto. Ed in effetti i costi del trasporto individuale motorizzato (TIM) sono nettamente maggiori (in media quattro volte) se confrontati con quelli del trasporto pubblico.

Anche l'affermazione "sono poco sicuri" premette osservazioni interessanti: l'80% dei pedoni non ritiene di correre particolari rischi sul percorso, e solo il 6% è molto d'accordo con l'affermazione. Gli automobilisti sono leggermente più coscienti di correre dei rischi circolando sulle strade, in percentuali comunque basse se si considera che tra le tre, questa è la modalità di trasporto che comporta il maggior rischio di incidente. Degna di attenzione pure la percezione del trasporto pubblico, dove quasi un terzo percepisce qualche tipo di rischio per la sicurezza. In fatto di incidenti il trasporto pubblico è tuttavia di gran lunga più sicuro del traffico individuale motorizzato.





2.4.8 Distanza e tempo di viaggio

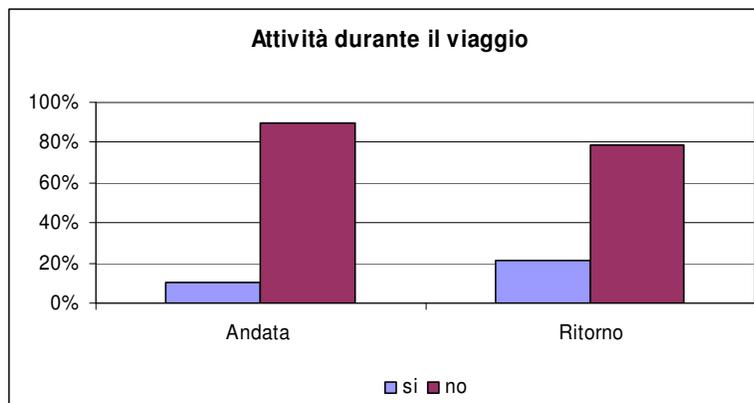
Per capire meglio le caratteristiche degli spostamenti effettuati con il trasporto individuale motorizzato sono stati analizzati distanza e tempo di viaggio. Dai dati rileviamo che 496 automobilisti su un totale di 1078 (ovvero il 46%) abita in un raggio di 10km, 337 (31,2%) nel raggio di 5km e 90 (8,3%) a meno di 2km dal posto di lavoro.

Sono 254 (24%) i dipendenti che si recano al lavoro in auto che dichiarano di impiegare meno di 10 minuti, mentre 73 (7%) ci mettono addirittura meno di 5 minuti.

I dati svelano che anche per spostamenti casa-lavoro-casa brevi in termini di distanza, l'automobile viene preferita ad altri mezzi di trasporto. Questa scelta può essere dettata dall'assenza di un'offerta di trasporto pubblico alternativa o dall'uso del proprio veicolo anche per scopi professionali.

2.4.9 Attività durante il viaggio

Una parte dei dipendenti svolge regolarmente delle attività durante il viaggio casa-lavoro-casa, soprattutto durante il ritorno (21%).



Accompagnare i figli a scuola è l'attività più frequente durante l'andata, mentre la necessità di fare acquisti quella per il ritorno.

2.4.10 Disponibilità e costo di un parcheggio

Dei 967 dipendenti che giungono al lavoro in auto come guidatore, 566 (58,5%) dichiarano di disporre di un parcheggio messo a disposizione dall'AC, mentre 397 (41%) trovano soluzioni alternative in aree pubbliche (o presso dei privati). Infine 4 dipendenti (0,5%) non danno nessuna indicazione.

Il costo mensile di un parcheggio varia da zero a trecento franchi. Sono 195 (20%) i dipendenti che dichiarano di disporre di un parcheggio gratuito, invece 723 (75%) dichiarano di pagarlo. Il restante 5% non si è espresso. In media, gli automobilisti paganti versano CHF 81.- al mese per un posto auto. Oltre la metà (55%) dei dipendenti che dispongono di un parcheggio aziendale pagano tra 31 e 60 franchi al mese. Il costo per i dipendenti senza parcheggio è generalmente maggiore.

2.5 MEZZO DI TRASPORTO PER GLI SPOSTAMENTI CASA-LAVORO-CASA

2.5.1 In generale

Il mezzo di trasporto più utilizzato dai dipendenti per raggiungere il luogo di lavoro è l'**automobile (66%)**. Solo il 3% dei collaboratori rivela di viaggiare in auto come passeggero. Il 10% dei collaboratori si sposta con i trasporti pubblici (treno e bus), mentre il 15% a piedi o in bicicletta. Il restante 6% viaggia abitualmente in moto.

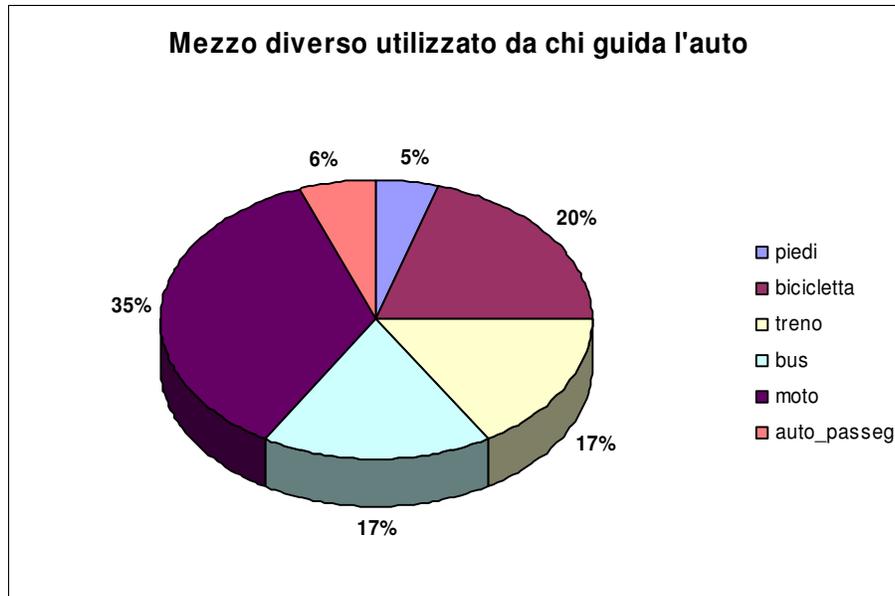


Mezzo principale	Frequenza	%
Auto alla guida	967	66%
A piedi	120	8%
Bicicletta	99	7%
Moto	81	6%
Treno	92	6%
Bus	61	4%
Auto passeggero	39	3%
<i>Dati mancati</i>	4	0%
Totale	1463	100%

Sono 193, che corrisponde al 21%, gli automobilisti che affermano di utilizzare a volte un altro mezzo di trasporto per andare al lavoro. Nel 16% dei casi, si tratta di una scelta legata alla stagione.

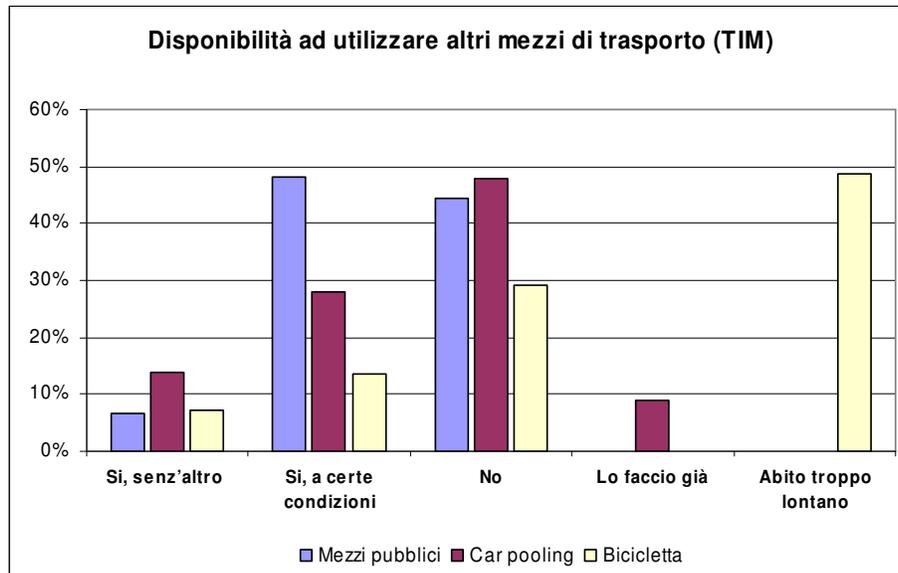
Mezzo diverso di chi usa l'auto	Frequenza	%
No	757	80%
Sì, settimanale	44	5%
Sì, stagionale	149	16%
Totale	950	100%

Il 35% di chi cambia mezzo sceglie la moto, il 20% la bicicletta, il 5% si sposta a piedi e il 34% con i mezzi pubblici.



L'analisi riguardante la disponibilità verso altri mezzi di spostamento da parte di chi utilizza il trasporto individuale motorizzato (TIM) rivela che **più della metà dei dipendenti sono aperti verso il mezzo pubblico (55%)**. Più accentuata la resistenza verso il car pooling, anche se è da sottolineare il 14% di sì senza condizioni espresse. Il potenziale della bicicletta, infine, si attesta al 21% degli automobilisti. L'elevata distanza casa-lavoro è il fattore determinante per chi non considera quest'ultima opzione.

Disponibilità	Mezzi pubblici		Car pooling		Bicicletta	
	Conte	Percentuale	Conte	Percentuale	Conte	Percentuale
Si, senz'altro	73	7%	151	14%	79	7%
Si, a certe condizioni	525	48%	303	28%	148	14%
No	483	44%	522	48%	316	29%
Lo faccio già			98	9%		
Abito troppo lontano					531	49%
<i>Dati mancanti</i>	6	1%	13	1%	13	1%
Totale	1087	100%	1087	100%	1087	100%



L'uso del trasporto pubblico è condizionato da un miglioramento del servizio (per quanto concerne l'orario e la vicinanza con le fermate) e dal tempo di viaggio che al massimo può essere una volta e mezzo più lungo rispetto alla trasferta in automobile.

Condizioni per l'utilizzo del mezzo pubblico	Frequenza	%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	317	60%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	291	55%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	199	38%
Se ricevesti un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici	197	38%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa	184	35%
Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)	128	24%
Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro	93	18%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	21	4%
Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili	8	2%
<i>Altre condizioni</i>	116	22%

(più risposte possibili)

Itinerari ciclabili più sicuri e la possibilità di usufruire di docce e spogliatoi nei pressi del luogo di lavoro sono le condizioni maggiormente segnalate dai rispondenti:

Condizioni per l'utilizzo della bicicletta	Frequenza	%
Se ci fossero migliori e più sicuri itinerari ciclabili per recarsi al lavoro	80	54%
Se fossero realizzate le docce e gli spogliatoi sul luogo di lavoro	60	41%
Se fosse offerto un rimborso finanziario per recarsi al lavoro in bici	38	26%
Se trovassi soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso	32	22%
Se ci fosse un percorso diretto	27	18%
Se fosse possibile parcheggiare la bicicletta al riparo e al sicuro	26	18%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	5	3%
<i>Altre condizioni</i>	36	24%

(più risposte possibili)

Tra chi prende in considerazione la possibilità di condividere l'auto con i colleghi per recarsi al lavoro, la condizione più importante è data dal fattore tempo: la maggioranza lo ritiene fattibile a condizione che non si perda troppo tempo. Anche la preoccupazione sulla possibilità di rientrare in caso di imprevisti gioca un ruolo importante:

Condizioni per il car pooling	Frequenza	%
Se si perde solo poco tempo	161	53%
Se l'azienda mi garantisse il rientro a casa in caso di emergenza	112	37%
Soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso	90	30%
Azienda fornisce mezzi di trasporto per lo spostamento durante il lavoro	48	16%
Se l'azienda provvedesse a trovare i partner di viaggio	41	14%
Se questo permettesse di avere un parcheggio comodo riservato	42	14%
Se lungo il percorso ci fossero dei posteggi dove incontrarsi	41	14%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	6	2%
Altre condizioni	76	25%

(più risposte possibili)

2.5.2 Collaboratori provenienti da Bellinzona

Se si prendono in considerazione tutti i funzionari che abitano a Bellinzona (282), è positivo constatare che 178 (63%) di loro **si recano al lavoro a piedi o in bicicletta**. L'esigua porzione di coloro che utilizzano i mezzi pubblici (7; 2%) conferma da un lato che Bellinzona è particolarmente attrattiva per gli spostamenti a piedi, dall'altro che il trasporto pubblico attualmente non risponde alle aspettative degli utenti locali. Infine, 96 (34%) degli impiegati fa capo all'automobile, nonostante le brevi distanze (< di 3 km).

Trasporto lento		Trasporto pubblico		Trasporto motorizzato		Dati mancanti	Totale
178	63%	7	2%	96	34%	1	282

Considerando unicamente coloro che scelgono il TIM come principale mezzo di spostamento, 40 dipendenti (il 42%) sarebbe disposto (a determinate condizioni) ad utilizzare i mezzi pubblici e 32 (il 33%) la bicicletta. Alcune misure volte a facilitare la conoscenza e l'uso di questi mezzi potrebbero giovare in tal senso. La variante car pooling viene invece accolta da 23 dipendenti. L'affermazione "abito troppo lontano" dalla sede di lavoro, per usare la bicicletta o prendere in considerazione il car pooling, data da ben 54 dipendenti residenti a Bellinzona pare assurda viste le brevissime distanze.

	Sì		Sì a condizioni		No		"Abito lontano"		Dati mancanti		Totale
Bicicletta	22	23%	32	33%	32	33%	9	9%	1	2%	96
Mezzi pubblici	13	14%	40	42%	42	44%			1	0%	96
Car pooling	16	17%	7	7%	15	16%	55	57%	1	3%	96

Le condizioni maggiormente indicate all'uso della bicicletta si riferiscono alla presenza di itinerari ciclabili alternativi e sicuri, così come ad un contributo dello Stato in favore di questo mezzo di trasporto:

Condizioni per utilizzo della bicicletta	Frequenza	%
Se ci fossero migliori e più sicuri itinerari ciclabili per recarsi al lavoro	19	48%
Se trovassi soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso	10	25%
Se fosse offerto un rimborso finanziario per recarsi al lavoro in bici	9	23%

(più risposte possibili)

L'uso del trasporto pubblico è vincolato soprattutto dal fattore tempo. Gli spostamenti all'interno della città col TP potranno essere interessanti unicamente quando sarà migliorata l'offerta del servizio in merito agli orari, alle frequenze e alle fermate:

Condizioni per utilizzo del trasporto pubblico	Frequenza	%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	25	78%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	17	53%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	15	47%

(più risposte possibili)

2.5.3 Collaboratori provenienti dai comuni limitrofi di Bellinzona

Analizzando la situazione nei comuni limitrofi a Bellinzona (Arbedo-Castione, Giubiasco, Gorduno, Monte Carasso e Sementina) si nota un immediato aumento dell'uso dell'auto.

Trasporto lento		Trasporto pubblico		Trasporto motorizzato		Dati mancanti	Totale
36	12%	34	12%	222	76%		292

Nonostante la prossimità con Bellinzona, lo spostamento dai comuni limitrofi avviene principalmente col trasporto individuale motorizzato (TIM): a Giubiasco ben due terzi (76 utenti su 114) utilizzano il TIM, solo 15 utenti i trasporti pubblici e 23 il trasporto lento. Ad Arbedo la proporzione di TIM sale a tre quarti (42 utenti su 56), per aumentare ancora a Monte Carasso (81%), Sementina (88%) e Gorduno (95%).

Per la fascia degli utenti TIM (222) c'è una buona disponibilità ad utilizzare maggiormente la bicicletta, il trasporto pubblico o a condividere l'auto con i colleghi

	sì		Sì a condizioni		Lo faccio già		no		Abita lontano		Dati mancati	%
Bicicletta	38	17%	57	26%			96	43%	25	11%	6	3%
Trasporto pubblico	22	10%	94	42%			105	47%			1	0%
Car pooling	46	21%	38	17%	16	7%	118	53%			4	2%

Per gli abitanti dei comuni interessati, il tema sicurezza sulle strade è molto sentito; infatti, l'uso della bicicletta viene condizionato con la presenza di itinerari migliori e più sicuri (vedi allegato).

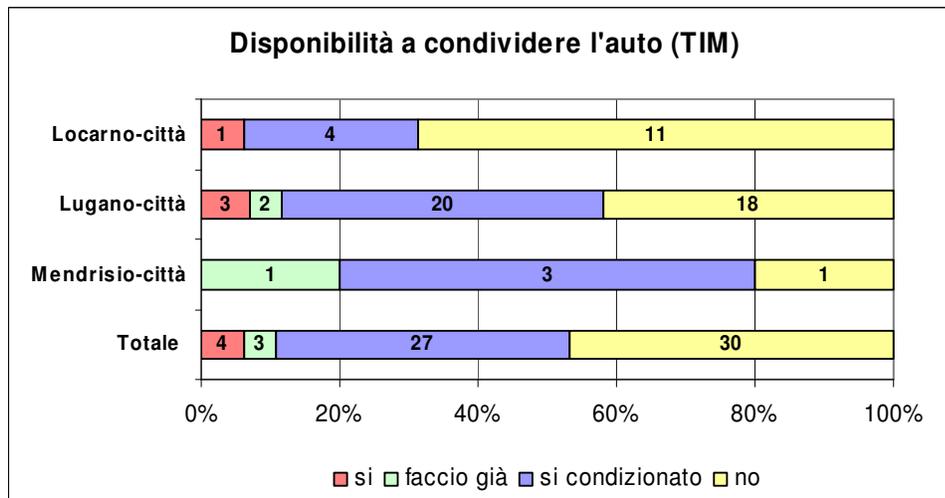
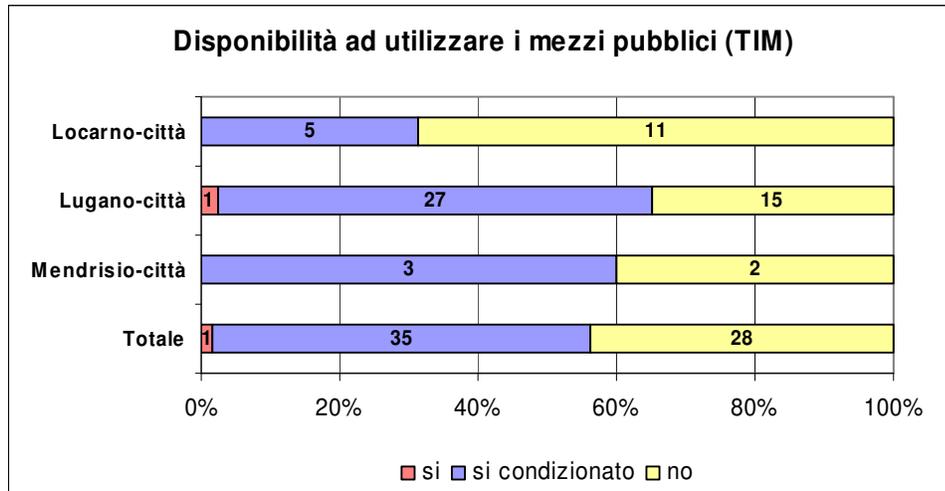
Sull'uso del trasporto pubblico ritroviamo, come per i dipendenti domiciliati a Bellinzona, il problema di correlare l'orario di lavoro con le frequenze degli autobus. Ricordiamo, che le ultime corse dalla stazione FFS di Bellinzona verso i comuni limitrofi partono all'incirca alle ore 19:00, un orario troppo presto per molti partecipanti all'indagine.

2.5.4 Collaboratori provenienti da altri centri e da zone servite dal servizio TILO

Sebbene tra i centri urbani di Locarno, Lugano e Mendrisio e la città Bellinzona vi sia un efficiente servizio di ferrovia, ben i tre quarti (76%) dei dipendenti di questi comuni preferiscono spostarsi alla sede di lavoro con l'ausilio di un trasporto individuale motorizzato. La percentuale risulta essere particolarmente elevata (78%) per i domiciliati a Lugano.

	Trasporto lento		Trasporto pubblico		Trasporto motorizzato		Totale
Lugano (città)	1	2%	11	20%	43	78%	55
Locarno (città)			7	30%	16	70%	23
Mendrisio (città)			3	38%	5	62%	8
Totale	1	0%	21	24%	64	76%	86

Considerando unicamente i dipendenti del TIM, notiamo che ad essere maggiormente disponibili ad utilizzare, a talune condizioni, mezzi di trasporto alternativi sono coloro che abitano a Lugano e a Mendrisio:



La percezione, spesso distorta, delle distanze tra la fermata del trasporto pubblico e il posto di lavoro o la casa, sono per la maggior parte dei dipendenti motivo per optare all'uso del TIM. Oltre la distanza anche il tempo di spostamento risulta una condizione importante per la scelta del mezzo di trasporto.

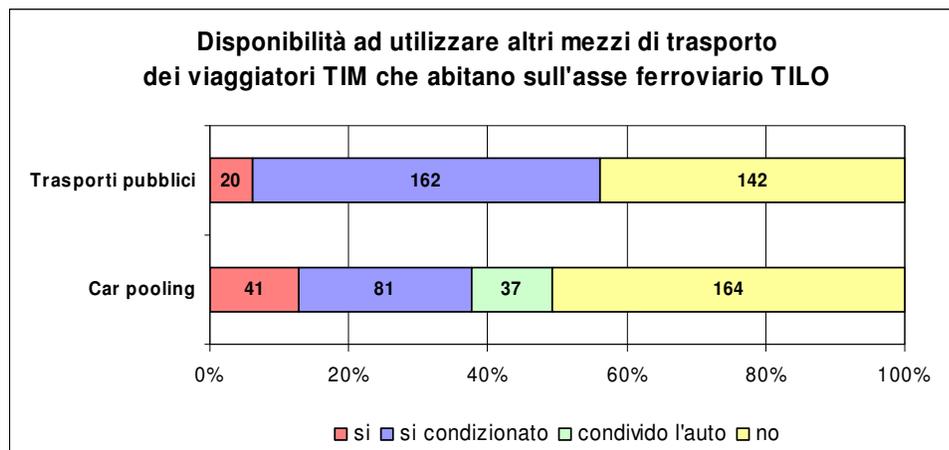
Condizioni per l'utilizzo del trasporto pubblico	Frequenza	%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	22	63%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	18	51%
Se ricevesti un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici	17	49%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa	17	49%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	13	37%
Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)	8	23%
Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro	7	20%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	1	3%
Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili	1	3%
<i>Altre condizioni</i>	8	23%

(più risposte possibili)

Se oltre alle tre citate città si considerano anche gli altri comuni con una stazione ferroviaria FFS, la buona raggiungibilità di Bellinzona ottenuta con il servizio di Ferrovia regionale TILO, che collega con convogli moderni e veloci le zone di fondovalle ogni 30 minuti, dovrebbe rispecchiarsi in un maggior utilizzo del trasporto pubblico tra i dipendenti che abitano lungo la linea. Di fatto però, il trasporto pubblico su rotaia viene scelto solo dal 10,4% (45 su 430) dei dipendenti di questi comuni⁶. Dall'altro canto, 312 dipendenti (il 73%) dichiarano di usare un TIM.

TP treno		TP bus		Auto + Moto		Car pooling		Bicicletta + A piedi		Totale
45	10%	31	7%	312	73%	15	4%	27	6%	430

A determinate condizioni, i viaggiatori TIM sono ben disposti verso il mezzo pubblico, mentre sono meno portati alla condivisione del viaggio:



A condizionare la scelta del TP troviamo fattori di tempo e costo. Per 69 dipendenti un contributo per l'abbonamento potrebbe fungere da stimolo. Maggiore risulta essere la sensibilità nei confronti del tempo di percorso.

Condizioni per l'utilizzo del trasporto pubblico	Frequenza	%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	101	62%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	80	49%
Se ricevesti un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici	69	43%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	64	40%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa	51	31%
Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)	38	23%
Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro	30	19%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	7	4%
Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili	3	2%
Altre condizioni	37	23%

(più risposte possibili)

⁶ Tutti i comuni ad eccezione di Bellinzona (vedi allegato 5) con una stazione servita dalla Ferrovia regionale TILO

Un margine di aumento della quota del trasporto pubblico è senz'altro presente anche nei comuni attorno alle stazioni "minori" della ferrovia, che pure sono servite ogni 30 minuti e sono raggiungibili, oltre che a piedi e in bicicletta, con la modalità "Park&Ride", cioè parcheggiando l'auto in stazione nelle aree appositamente allestite per i viaggiatori. Queste aree sono a pagamento, il vantaggio per il dipendente consisterebbe nell'evitare gli intasamenti delle strade di accesso e uscita da Bellinzona. Ciò diviene tuttavia interessante soltanto a partire da una certa distanza dal luogo di lavoro e se il costo del P&R non supera quello del parcheggio sul luogo di lavoro.

2.5.5 Collaboratori provenienti dalle valli del Sopraceneri e da zone discoste

La Vallemaggia, la Valle Verzasca, la Valle Leventina, la Valle di Blenio e la Valle Mesolcina sono servite da un servizio di autobus piuttosto efficiente, anche se il numero di corse più ridotto limita la flessibilità degli utenti. Attualmente l'86% fa capo all'automobile.

TP treno		TP bus		Auto + moto		Car pooling		Trasporto lento		Totale
9	8%	3	3%	97	86%	3	3%	1	0%	113

Anche sulle due sponde della Riviera l'uso dell'automobile è predominante (94%). La percentuale di dipendenti motorizzati che si dicono disposti, a determinate condizioni, ad utilizzare il TP è del 50%. La conformazione del territorio in queste valli rende anche abbastanza interessante il car pooling, in quanto molte destinazioni sono allineate su un asse stradale principale. Infatti, oltre la metà degli utenti (55%) dichiara di essere interessato, a talune condizioni, a questa modalità di viaggio o di praticarla già.

A causa della particolare morfologia del Canton Ticino, alcune regioni sono discoste oppure hanno un numero esiguo di abitanti. In questi casi l'uso dell'automobile è senz'altro il mezzo più efficiente per spostarsi.

Per cultura i ticinesi sono molto legati alla propria terra di origine e altre volte scelgono il proprio luogo di dimora in funzione della vicinanza di parenti e amici, magari per necessità di cura o di aiuto reciproco. Altre volte l'attrattiva fiscale di un Comune finisce per essere il fattore decisivo. L'evoluzione del territorio e della società, viepiù orientati verso il concetto di "Città Ticino", suggeriscono tuttavia di considerare la vicinanza al posto di lavoro come importante criterio di scelta del luogo di dimora. L'aumento della domanda di mobilità previsto per i prossimi decenni renderà infatti sempre più dispendioso lo spostamento casa-lavoro-casa, in termini economici, di tempo e di qualità di vita.

2.6 CONCLUSIONI RELATIVE ALLE ABITUDINI DI MOBILITÀ DEI DIPENDENTI

In generale si nota un utilizzo dell'automobile molto elevato. Tra chi abita in città il 34% ne fa uso per andare al lavoro nonostante la vicinanza. Non appena si lasciano i confini di Bellinzona la percentuale sale a livelli molto alti.

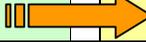
Non vi sono ricette univoche per migliorare questa situazione, tuttavia dall'analisi si intuisce innanzitutto che le soluzioni vanno ricercate in accorgimenti mirati a seconda delle fasce di provenienza dei lavoratori. Si nota in secondo luogo che molti dipendenti si dichiarano disposti a modificare le proprie abitudini se alcune condizioni fossero adempiute. Infine si può notare che, benché vi sarà sempre una certa percentuale di lavoratori che deve forzatamente fare capo all'automobile privata, una combinazione di accorgimenti tecnici, normativi e informativi/promozionali possono contribuire a migliorare fattivamente la sostenibilità.

L'utilizzo dell'automobile è dettato da motivi diversi: il confort, il tempo di viaggio, la necessità per spostamenti extra lavorative o di carattere professionale, la disponibilità di parcheggi aziendali a prezzo contenuto, la sicurezza. Ciononostante negli automobilisti è presente la consapevolezza del costo elevato del trasporto privato e del suo impatto negativo sull'ambiente. La disponibilità ad utilizzare mezzi di trasporto alternativi è incoraggiante. Tra le condizioni maggiormente citate, il miglioramento del servizio pubblico e, soprattutto, il tempo di viaggio, che non deve allungarsi troppo rispetto allo spostamento individuale.

3 VISIONE E OBIETTIVI

Per influenzare attivamente la mobilità aziendale, riducendo i problemi quali l'impatto del traffico e i congestionamenti cronici nelle ore di punta che incidono sulla qualità di vita della collettività (inquinamento, degrado del paesaggio, ecc.), l'esplosione delle spese legate all'utilizzo di un veicolo privato oppure alle trasferte professionali, lo spreco di tempo, lo stress alla guida nelle ore di punta ed il rischio d'incidenti automobilistici, è fondamentale fissare degli obiettivi. Questi non potranno essere realizzati dall'oggi al domani, ma se inseriti in una politica coerente permetteranno di fare passi avanti a breve, medio e lungo termine.

Si ritiene realistico mirare a corto-medio termine (2009-2013) di poter modificare come segue le percentuali di utilizzo dei mezzi di trasporto sul percorso casa-lavoro-casa:

Provenienza	Oggi					Obiettivo			
	TL	TP	Pool	TIM		TL	TP	Pool	TIM
Bellinzona ⁷	63%	2%	3%	31%		73%	9%	3%	15%
Comuni limitrofi	12%	12%	4%	72%		26%	30%	4%	40%
Lungo la rete ferroviaria TILO ⁸	6%	17%	4%	73%		6%	40%	4%	50%
Valli Sopraceneri		11%	3%	86%			15%	10%	75%

Raggiungendo gli obiettivi indicati nella tabella si ottiene una riduzione complessiva di circa 380 veicoli in meno che giungono a Bellinzona. Alla mattina questi veicoli giungono presso le sedi dell'amministrazione tra le 7:00 e le 8:30, e alla sera lasciano gli uffici tra le 17:00 e le 18:00. Nel complesso vi sarebbero 760 movimenti veicolari al giorno in meno. Si tratta di un volume di traffico importante considerato che si concentra nelle ore di punta. In linea teorica i 380 veicoli, incolonnati, formerebbero una fila di oltre tre chilometri, che corrisponde alla distanza tra Giubiasco e Bellinzona.

Un tale obiettivo può essere raggiunto mettendo in atto una serie di misure complementari tra loro, nell'ambito di una politica della mobilità aziendale coordinata. Di seguito vengono illustrate un insieme di misure che alla luce dell'analisi dovrebbero essere attuate per favorire la mobilità sostenibile dei dipendenti dell'Amministrazione cantonale.

Parte di queste misure riguarderebbero indistintamente tutti i funzionari, esplicitando i loro effetti anche al di fuori degli stabili situati a Bellinzona, altre si riferiscono più concretamente al caso della capitale.

4 MISURE

Le misure sono raggruppate per praticità nelle seguenti categorie:

- Misure informative e di sensibilizzazione;
- Misure promozionali;
- Misure organizzative;
- Misure normative;

⁷ Senza i dati mancanti (1%)

⁸ Tutti i comuni ad eccezione di Bellinzona (vedi allegato 5) con una stazione servita dalla Ferrovia regionale TILO

Inoltre per quanto riguarda le questioni non attinenti all'organizzazione interna dell'Amministrazione, vengono formulate separatamente delle raccomandazioni all'indirizzo degli enti competenti.

Per ogni misura è indicato un lasso di tempo indicativo e il servizio dell'Amministrazione competente per la sua attuazione.

In generale sarebbe tuttavia auspicato, in conformità all'art. 33 nel nuovo Regolamento sull'utilizzazione dell'energia (RUE), l'istituzione della figura del Mobility Manager.

4.1 MISURE INFORMATIVE E DI SENSIBILIZZAZIONE

4.1.1 Carta della mobilità dell'AC

Problema: L'intera attività dell'amministrazione dovrebbe essere guidata da principi coerenti in materia di mobilità.

Obiettivo: Stabilire i cardini della politica dell'AC in materia di mobilità dei dipendenti e formularli in modo semplice ed accessibile a tutti i funzionari.

Misura: Elaborare una Carta della mobilità aziendale che riassume in pochi semplici punti i principi ai quali si aspira. Approvata dal Consiglio di Stato, questa carta guiderebbe le scelte di tutti i Servizi e garantirebbe la necessaria coerenza.

Orizzonte temporale: Breve termine

Competenza: Sezione della mobilità

4.1.2 Migliorare le conoscenze dei funzionari in materia di mobilità sostenibile

Problema: La notevole evoluzione avvenuta negli ultimi anni a seguito del continuo aumento della domanda di trasporto impone ad ogni singolo di fare delle scelte studiate per quanto riguarda la propria mobilità. Tuttavia i principi più attuali legati ai vari mezzi di trasporto sono poco conosciuti.

Obiettivo: Informare i funzionari sui costi e i benefici dei diversi mezzi di trasporto, sulla conseguenze per l'ambiente, la società e il singolo dell'uso del mezzo privato in rapporto a mezzi di spostamento collettivi e alternativi, fornire accesso a fonti di approfondimento. Legare il concetto di traffico lento con quello di promovimento della salute.

Misura: Campagna informativa attraverso il sito intranet, prospetti, articoli e i corsi di formazione continua.

Orizzonte temporale: Breve-medio termine

Competenza: Sezione della mobilità, ArgomenTI, CEFOS, DSS.

4.1.3 Informazione sull'accessibilità degli stabili

Problema: La maggioranza degli stabili dello Stato analizzati sono raggiungibili a piedi, in bicicletta e con i mezzi pubblici in modo sicuro e piacevole, tuttavia le possibilità non sono sufficientemente conosciute e quindi non vengono sfruttate.

Misura: Predisporre all'entrata di ogni stabile dello Stato un cartellone che informa sulle possibilità per raggiungerlo con i diversi mezzi di trasporto. Indicare per ogni stabile gli orari ideali per l'inizio delle riunioni in base agli orari del TP. Riproporre

le medesime informazioni su internet, intranet e su volantini. In generale la geografia degli stabili amministrativi dovrebbe diventare più trasparente.

Orizzonte temporale: Breve termine

Competenza: Sezione della logistica (supporto specialistico Sezione della mobilità)

4.1.4 **Bike to work**

Problema: Per ottenere cambiamenti nelle abitudini radicate occorre accompagnare l'informazione con incentivi interessanti e facendo leva sul senso di appartenenza all'azienda.

Obiettivo: Invogliare il maggior numero di collaboratori ad utilizzare la bicicletta per recarsi al lavoro.

Misura: L'AC prende parte all'azione Bike to work, che si svolge annualmente nel mese di giugno a livello svizzero. I dipendenti formano squadre di quattro persone che cercano di utilizzare il più possibile la bicicletta durante il periodo. Viene stilata una classifica tra aziende e vi sono dei premi.

Orizzonte temporale: Breve termine

Competenza: Sezione delle risorse umane

4.1.5 **Eco-drive**

Problema: Sovente i veicoli con cui effettuare gli spostamenti pendolari o le trasferte professionali vengono guidati in modo poco efficiente sia dal profilo economico, ecologico che di consumo di carburante. Studi hanno dimostrato che un conducente formato specificamente alla guida ecologica può ridurre sensibilmente il consumo di carburante durante la guida.

Obiettivo: Insegnare ai dipendenti dell'AC a guidare in modo più sicuro, economico, rispettoso dell'ambiente ma anche più rilassato e veloce.

Misura: L'AC organizza dei corsi di eco-drive per i propri dipendenti in collaborazione con gli organismi che offrono tale formazione.

Orizzonte temporale: Breve termine.

Competenza: CEFOS

4.1.6 **Settimana della mobilità**

Problema: Per ottenere cambiamenti nelle abitudini radicate occorre accompagnare l'informazione con incentivi interessanti e facendo leva sul senso di appartenenza all'azienda.

Obiettivo: Informare in modo completo e intenso sui temi pratici legati alla mobilità.

Misura: Organizzare una settimana in cui si concentra l'informazione su modalità di trasporto alternative, l'organizzazione di passeggiate guidate per conoscere le possibilità del trasporto lento e il lancio di altre misure elencate di seguito (mobility jackpot, ...).

Orizzonte temporale: Breve termine

Competenza: Risorse umane

4.1.7 Hotline mobilità

Problema: Molti utenti o potenziali utenti che desiderano cambiare abitudini si trovano in difficoltà e in imbarazzo non conoscendo le possibilità e i vincoli che ci sono.

Obiettivo: Offrire la possibilità di ricevere consigli pratici su come organizzare la propria mobilità (p.es. quali titoli di trasporto vi sono a disposizione e quale è il più conveniente, quali percorsi pedonali e ciclabili permettono di evitare il traffico,...).

Misura: Istituire una hotline telefonica e e-mail interna a disposizione dei dipendenti.

Orizzonte temporale: Breve termine

Competenza: Sezione della mobilità

4.1.8 Presentare e promuovere i vantaggi di abitare nei pressi del luogo di lavoro

Problema: Sarebbe senz'altro insensato e anacronistico imporre il luogo di domicilio ai funzionari. Tuttavia di fronte alla continua crescita della domanda di mobilità, che porta ad una progressiva saturazione delle infrastrutture, è opportuno evidenziare i vantaggi per sé e per la comunità di risiedere a distanza pedonale o ciclabile dal luogo di lavoro.

Obiettivo: Promuovere la residenza dei funzionari in un raggio di 5 km dal luogo di lavoro.

Misure: Materiale informativo in particolare per i nuovi assunti. Da realizzarsi in collaborazione con i comuni della regione.

Orizzonte temporale: Lungo termine

Competenza: Sezione delle risorse umane

4.2 MISURE PROMOZIONALI

4.2.1 Abbonamento Arcobaleno aziendale

Problema: Molti utenti percepiscono come elevato il prezzo dell'abbonamento ai trasporti pubblici, altri non ne conoscono le potenzialità. Nell'ambito del Messaggio concernente i provvedimenti previsti dal Piano di risanamento dell'aria, il Cantone ha destinato un credito alla vendita di abbonamenti Arcobaleno alle aziende con sconti sulla quantità. Un numero crescente di aziende fa uso di questa opportunità, che resta però attualmente preclusa ai dipendenti dell'Amministrazione cantonale.

Obiettivo: Accrescere il numero di funzionari muniti di un abbonamento Arcobaleno. Promuoverne l'uso anche per gli spostamenti professionali e del tempo libero.

Misura: Offrire la possibilità ai dipendenti dello Stato di acquistare l'abbonamento Arcobaleno a prezzo scontato. Promuovere questa opportunità anche tra i non abbonati. Offrire uno sconto maggiore a chi lo utilizza per gli spostamenti professionali.

Orizzonte temporale: Breve termine

Competenza: Sezione delle risorse umane

4.2.2 Mobility Jackpot

Problema: Per ottenere cambiamenti nelle abitudini radicate occorre accompagnare l'informazione con incentivi interessanti e facendo leva sul senso di appartenenza all'azienda.

Obiettivo: Far parlare il maggior numero di funzionari del tema e creare un incentivo concreto al cambiamento.

Misura: Il gioco del Mobility Jackpot consiste nel mettere in palio settimanalmente una somma (50.-/100.-). Se il funzionario sorteggiato è venuto al lavoro senza auto quel giorno, vince la somma in palio, se no il premio va ad aumentare il jackpot per la settimana successiva.

Orizzonte temporale: Breve termine

Competenza: Sezione delle risorse umane

4.2.3 Azione casco, luci e riparazioni

Problema: Spesso la bicicletta resta in garage per problemi meccanici o perché non opportunamente attrezzata per circolare.

Obiettivo: Invogliare i dipendenti a rimettere in stato di marcia la propria bicicletta e a circolare rispettando le prescrizioni e i consigli di sicurezza.

Misura: Organizzare la distribuzione o la vendita a poco prezzo di caschi, luci, campanelli, contrassegni, mantelline ed offrire la possibilità di un controllo tecnico presso un ciclista.

Orizzonte temporale: Medio termine

Competenza: Dipartimento delle istituzioni - Strade più sicure

4.2.4 Liberalauto

Problema: Il Cantone promuove insieme alla RTSI questa piattaforma per l'incontro di persone che potrebbero viaggiare insieme (carpooling). La stessa può essere adattata ai bisogni delle aziende, creando delle aree ad hoc per i dipendenti delle singole aziende. L'amministrazione stessa dovrebbe approfittarne.

Obiettivo: Accrescere il numero di dipendenti che condivide l'auto con un collega sul percorso casa-lavoro-casa. Studiare la possibilità di promuovere la creazione di pool di viaggio per le trasferte di servizio.

Misura: Creare una sezione del sito "Liberalauto" dedicata all'AC. Studiare un sistema di annuncio delle trasferte professionali (in particolare fuori cantone). Mettere a disposizione posteggi preferenziali a chi pratica il carpooling.

Orizzonte temporale: Liberalauto: breve termine; trasferte professionali: medio termine

Competenza: Liberalauto: Sezione delle risorse umane. Posteggi: Sezione della logistica

4.3 MISURE ORGANIZZATIVE

4.3.1 Studiare un sistema di gestione elettronica della flotta

Problema: La disponibilità di veicoli di servizio svincola i dipendenti dall'uso dell'auto privata per recarsi al lavoro. Il processo di prenotazione, ritiro delle chiavi, registrazione delle corse, eccetera tuttavia non corrisponde più ai moderni standard tecnologici. Inoltre non tutti i servizi dispongono dei veicoli che necessiterebbero. Mettendo a disposizione i veicoli dei dipendenti per l'uso privato la sera e il fine settimana (a pagamento) sarebbe possibile ridurre i costi della flotta e d'altro canto aggiungere flessibilità alla mobilità dei dipendenti. In particolare ciò contribuirebbe a risolvere il problema dei rientri in caso di emergenza e della carenza di corse serali dei trasporti pubblici. Permetterebbe infine ad alcune famiglie di ridurre il proprio parco veicoli, a favore di uno sfruttamento più razionale delle risorse.

Obiettivo: Disporre di una flotta di veicoli di servizio il più possibile disponibile e flessibile e sfruttarla anche fuori dagli orari di lavoro.

Misura: Studiare come un ammodernamento del sistema di gestione della flotta permetterebbe maggiore flessibilità ed efficienza, offrendo una soluzione anche ai rientri fuori programma. Potenziare il numero di veicoli a disposizione dei servizi dove necessario e ridurli dove in eccesso. Aumentare il numero di veicoli ibridi nel parco-veicoli. Rivalutare l'assegnazione dei veicoli ai diversi servizi. Soluzioni commerciali sono già esistenti (www.mobility.ch).

Orizzonte temporale: Medio termine

Competenza: Ufficio automezzi e macchine dello Stato

4.3.2 Posteggi per biciclette

Problema: Non tutti gli stabili dispongono di un parcheggio per biciclette coperto e munito di rastrelliera nei pressi dell'entrata dello stabile. A volte il numero di posti è insufficiente o sono posti lontani dagli accessi degli stabili. Non di rado per uno di questi motivi si posteggiano le biciclette contro il muro nei pressi dell'entrata.

Obiettivo: Garantire buona qualità nell'ultimo anello del trasporto in bicicletta e cioè la possibilità di parcheggiare.

Misura: Completare l'offerta di parcheggi per biciclette presso gli stabili dell'AC. Mettere in discussione le attuali posizioni. Valutare la possibilità di prevedere degli spazi per biciclette nei garage sotterranei o in luoghi più sicuri dai furti.

Orizzonte temporale: Medio termine

Competenza: Sezione della logistica

4.3.3 Possibilità di cambiarsi e fare la doccia

Problema: Per chi usa la bicicletta su tragitti più lunghi o nell'ottica di promozione della salute, può essere opportuno avere la possibilità di cambiarsi e fare la doccia prima di iniziare il lavoro.

Obiettivo: Realizzare possibilità di cambiarsi e fare la doccia presso i principali stabili amministrativi.

Misura: Prevedere le strutture nei progetti per nuovi stabili. Valutare la possibilità di creare spogliatoi/armadietti. Studiare la possibilità di usufruire degli impianti sportivi dello Stato.

Orizzonte temporale: Medio termine

Competenza: Sezione della logistica

4.3.4 **Promozione del trasporto pubblico negli spostamenti professionali**

Problema: Nonostante la buona offerta, procurarsi titoli di trasporto per gli spostamenti professionali resta macchinoso. Il fatto che gli abbonamenti al portatore debbano essere ritirati e consegnati a Bellinzona, impone ai dipendenti che devono partire presto e abitano altrove l'uso dell'auto.

Obiettivo: Rendere maggiormente accessibile il trasporto pubblico per gli spostamenti professionali.

Misura: Aumentare il numero di abbonamenti generali al portatore, codificare tali abbonamenti in modo che possono essere utilizzati previa presentazione di un codice e direttamente a partire dal luogo di domicilio del dipendente, allargare l'accesso al sistema di stampa dei biglietti online delle FFS ai segretariati dei diversi servizi, acquistare degli abbonamenti Arcobaleno di 6 zone al portatore per i vari servizi.

Orizzonte temporale: Breve termine

Competenza: Sezione delle risorse umane

4.3.5 **Stabilire obiettivi relativi al rimborso chilometrico per le auto private**

Problema: Attualmente non vi sono statistiche né un'impostazione chiara per quanto riguarda questa forma di mobilità.

Obiettivo: Osservare l'evoluzione dell'indicatore "spostamenti professionali con l'auto privata" in relazione alle altre misure qui descritte, al fine di valutarne l'efficacia.

Misura: Tenere una statistica dei chilometri rimborsati. Adeguare la tariffa di rimborso. Valutare l'opportunità di misure atte a scoraggiare maggiormente questa modalità di spostamento (ad esempio riconoscere come tempo di lavoro straordinario chi viaggia con i mezzi pubblici, ecc.).

Orizzonte temporale: Medio termine

Competenza: Sezione delle risorse umane

4.3.6 **Videoconferenze e conferenze telefoniche**

Problema: L'evoluzione delle tecnologie potrebbe rendere in parte superflui determinati spostamenti professionali. Tuttavia questo richiede opportuni investimenti in tecnologie e formazione.

Obiettivo: Valutare il potenziale di sistemi di (video)comunicazione sulla riduzione degli spostamenti professionali.

Misura: Sondare l'interesse e il potenziale presso i servizi. Intraprendere verifiche tecniche.

Orizzonte temporale: Teleconferenze: corto termine; videoconferenze: medio termine

Competenza: Centro sistemi informativi

4.3.7 Telelavoro

Problema: Molti dipendenti segnalano che potrebbero svolgere parte del proprio lavoro direttamente da casa, cosa che le telecomunicazioni odierne rendono assolutamente possibile. In questo ambito si apre un potenziale di risparmio non soltanto nell'ambito dei trasporti, ma anche di spazi e infrastrutture negli uffici.

Obiettivo: Favorire la creazione di premesse idonee al telelavoro in determinati settori.

Misure: Promuovere una cultura aziendale basata sulla responsabilità individuale e il lavoro per obiettivi. Valutare la possibilità di svolgere sperimentazioni. Definire le premesse legali per questa pratica. Creare degli stabili nei principali capoluoghi con postazioni di lavoro condivise (desksharing).

Orizzonte temporale: Medio-lungo termine

Competenza: Sezione risorse umane, Centro sistemi informativi

4.3.8 Biciclette o biciclette elettriche aziendali

Problema: Tra i numerosi stabili amministrativi del Bellinzonese si assiste ad un continuo traffico di funzionari e corrieri.

Obiettivo: Favorire l'uso di mezzi ecologici per gli spostamenti professionali su breve distanza.

Misura: Mettere a disposizione un certo numero di biciclette o biciclette elettriche aziendali presso i diversi stabili dell'Amministrazione.

Orizzonte temporale: Medio termine

Competenza: Sezione della logistica o Ufficio automezzi e macchine dello Stato

4.4 MISURE NORMATIVE

4.4.1 Legge sull'assegnazione e sull'uso di posteggi nell'AC

Problema: Questa disposizione di legge punta nella buona direzione, ma potrebbe essere affinata nell'ottica di promozione della mobilità sostenibile.

Obiettivo: Integrare questo testo di legge in un concetto di promozione della mobilità sostenibile per i dipendenti dello Stato.

Misura: Integrare nella legge facilitazioni per chi pratica il car pooling (prezzi ridotti e/o parcheggi in posizione preferenziale), introdurre la possibilità di parcheggio saltuario (a costo meno concorrenziale, p.es carta giornaliera a 8.-). Utilizzare gli introiti dei parcheggi (eventualmente ritocandoli al rialzo) per finanziare misure nell'ambito della mobilità sostenibile. In base alle segnalazioni dei partecipanti al sondaggio sarebbe pure opportuno applicare con maggior rigore le priorità sancite all'art 9. Ridurre il numero di posteggi a disposizione (obiettivo quantificabile).

Orizzonte temporale: Medio termine

Competenza: Sezione della logistica

4.4.2 Legge sull'ordinamento dei dipendenti dello Stato

Problema: In futuro, di fronte al generale aumento della domanda di mobilità, la flessibilità assumerà un ruolo viepiù di rilievo per permettere di sfruttare in modo più efficiente le infrastrutture. La responsabilità individuale e il lavoro per obiettivi costituiscono le basi per modelli di lavoro che permettono un'organizzazione più ragionata della mobilità. Per le famiglie, sempre più spesso monoparentali, si tratta di organizzare non solo la mobilità del capo famiglia, ma anche quella di tutti gli altri componenti. Ciò richiede modelli di lavoro flessibili e individualizzabili.

Obiettivo: Mirare a condizioni di lavoro che permettano di far fronte con soluzioni individualizzate ai vincoli dettati dalla mobilità.

Misura: Tenere conto dei principi enunciati in questo documento nello sviluppo della politica del personale.

Orizzonte temporale: Lungo termine

Competenza: Sezione delle risorse umane

4.4.3 Altre misure

A lungo termine è possibile ipotizzare altre misure a favore di una mobilità più sostenibile. Alcuni suggerimenti sono stati formulati dai partecipanti al sondaggio. Altri sono stati pensati per rispondere ai bisogni di chi utilizza l'automobile perché svolge più attività sul tragitto. Ecco quindi che si potrebbe mettere a disposizione un frigorifero per chi approfitta della pausa di mezzogiorno per fare la spesa (invece di andare in auto dopo il lavoro) e magari un servizio di trasporto verso i centri commerciali. Diversi genitori ritengono che sarebbe d'aiuto disporre di un asilo presso l'amministrazione o avanzano l'ipotesi secondo cui sarebbe più opportuno che i figli potessero andare a scuola nel comune di lavoro dei genitori piuttosto che in quello di residenza. È importante sottolineare che molti accorgimenti non richiedono l'intervento dello Stato, ma possono essere escogitati e messi in pratica dai singoli, da gruppi di funzionari o dai responsabili delle unità amministrative sulla base di esigenze contingenti. Alla base deve esservi l'idea che anche se il pensiero più immediato va all'automobile, vi sono spesso modalità alternative per risolvere un problema.

4.5 RACCOMANDAZIONI

Durante questa analisi sono emersi diversi accorgimenti che faciliterebbero una mobilità più sostenibile ma la cui realizzazione non riguarda direttamente il personale dello Stato, bensì le autorità comunali oppure il Cantone in quanto ente pianificatore ed esecutore di opere pubbliche. Ecco dunque alcune raccomandazioni rivolte ai servizi competenti:

Per lo spostamento a piedi

- Migliorare la sicurezza dei passaggi pedonali
- Perfezionare gli impianti semaforici (tempi d'attesa dei pedoni)
- Rendere i sottopassaggi più attraenti (di giorno e di notte), dove possibile munirli di rampe per spingere passeggini, valigie e biciclette

- Segnalare o far meglio conoscere gli innumerevoli percorsi pedonali che collegano tutte le zone di Bellinzona al riparo dal traffico

Per l'uso della bicicletta

- Segnalare i percorsi che permettono di evitare gli assi a forte traffico
- Creare punti di attraversamento e di innesto più sicuri
- Sviluppare la rete di percorsi ciclabili con interventi infrastrutturali
- Profilare il Bellinzonese come regione ideale per le biciclette
- Organizzare aste e scambi di biciclette usate

Per lo spostamento con un trasporto pubblico

- Proporre un piano orario unitario delle corse cittadine degli autobus
- Incrementare le frequenze sulle principali autolinee durante le ore di punta ed offrire corse serali e notturne
- Favorire la combinazione treno – autobus migliorando le corrispondenze tra TILO e le autolinee dell'agglomerato urbano di Bellinzona
- Creare corsie preferenziali per autobus
- Intervenire sull'immagine del trasporto pubblico bellinzonese, migliorando il piano orario, l'informazione inerente percorsi, fermate e corrispondenze
- Migliorare l'aspetto delle fermate con ripari contro le intemperie, biglietterie automatiche, pannelli informativi chiari e ben visibili
- Sostenere la realizzazione di una fermata ferroviaria in Piazza Indipendenza, che servirebbe in modo ottimale una zona densa di posti di lavoro ed edifici scolastici.

4.6 INVESTIMENTI NECESSARI PER ATTUARE UN PIANO DI MOBILITÀ AZIENDALE

Non tutte le misure presentate dovranno diventare necessariamente o immediatamente operative. Sarà necessario effettuare un'ulteriore scelta in funzione dei seguenti parametri:

- Costi per la realizzazione e il mantenimento delle misure scelte;
- Difficoltà tecniche, attitudine e reazione dei dipendenti;
- Possibilità di accordi fra gli interlocutori esterni per modificare o migliorare le condizioni e le infrastrutture.

Un investimento finanziario è indispensabile in particolare per concretizzare le seguenti misure:

- Dare la possibilità ai dipendenti dello Stato di acquistare l'abbonamento Arcobaleno a prezzo scontato;
- Offrire uno sconto maggiore a chi utilizza l'abbonamento Arcobaleno per gli spostamenti professionali;
- Aumentare il numero di abbonamenti generali al portatore;
- Completare l'offerta di parcheggi per biciclette (con rastrelliera, tettoia);

- Mettere a disposizione biciclette o biciclette elettriche aziendali;
- Creare una sezione del sito “Liberalauto” dedicata all’amministrazione;
- Introdurre una carta giornaliera di parcheggio per chi pratica il car pooling o per coloro che saltuariamente si spostano in auto al lavoro;
- Realizzare il Mobility Jackpot per sensibilizzare alla mobilità sostenibile.

5 CONCLUSIONI

Con questo rapporto si è cercato di dare una visione completa e approfondita della realtà della mobilità dei dipendenti dello Stato, delle sfide future e di possibili azioni concrete da mettere in pratica.

L'AC, quale maggior datore di lavoro del nostro Cantone e in veste di promotore dell'azione di sensibilizzazione della mobilità aziendale ha l'onere di dare il buon esempio alle aziende medio-grandi insediate sul territorio.

Raggiungere gli obiettivi proposti implica non solo la messa in pratica tout-court delle misure proposte, ma anche il coinvolgimento di tutti e la disponibilità dei dipendenti di mettersi in gioco. Sarà quindi un processo piuttosto lungo. Chi ha modificato le proprie abitudini di mobilità in favore di mezzi più sostenibili può comunque generalmente testimoniare di risparmi economici, maggior piacere al tragitto casa-lavoro-casa e ricadute positive per la salute e lo stress. Questi elementi, uniti ad una sempre maggiore sensibilità ai problemi della mobilità lasciano ben sperare.

ALLEGATO 1: SCHEDE DI RAGGIUNGIBILITÀ

Palazzo delle Orsoline + Residenza Governativa

Piazza Governo / via Jauch – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità	Buona dal centro storico (in parte pedonale), e dai quartieri limitrofi
Distanza dalla stazione FFS	10 minuti, per il centro storico



IN BICICLETTA

Accessibilità	Dai diversi quartieri della città per strade secondarie o dal centro in parte pedonale
Posteggio coperto	Disponibile e ben occupato



IN AUTOBUS

Fermate in vicinanza	Via Jauch / Piazza Governo
Linee via la stazione FFS	1/2 (Arbedo-Camorino), 3 (Bellinzona-Sant'Antonino) e 5 (Bellinz. - Ospedale)



IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta	Difficoltosa tra via Zorzi e viale Portone
Parcheggio per dipendenti	Presente. Costo mensile CHF 60.- / 90.-



Accorgimenti

- Rendere più attrattive e visibili le fermate di autobus di via Jauch e Piazza Governo con pensiline, tabelle orarie di facile consultazione e maggiori corse durante le ore di punta e la sera tardi.
- Incrementare lo spazio per posteggi di biciclette. Installare posteggi nelle vicinanze degli ingressi.
- Mettere a disposizione uno spogliatoio / docce in prossimità dei posteggi bici.

Stabile Amministrativo 1

Vicolo Sottocorte – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità

Buona dal centro storico (in parte pedonale), e dai quartieri limitrofi

Distanza dalla stazione FFS

10 minuti, per il centro storico



IN BICICLETTA

Accessibilità

Dai diversi quartieri della città per strade secondarie o dal centro in parte pedonale

Posteggio coperto

Disponibile presso l'ingresso



IN AUTOBUS

Fermate in vicinanza

Piazza Orico / SAMB

Linee via la stazione FFS

1/2 (Arbedo-Camorino), 3 (Bellinzona-Sant'Antonino) e 23 (Bellinzona-Locarno)



IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta

Difficoltosa tra via Zorzi e viale Portone

Parcheggi per dipendenti

Presente un parcheggio coperto



Accorgimenti

- Rendere più attrattiva la fermata di autobus di Piazzetta Orico con una pensilina, una tabella oraria facilmente consultabile, più corse nelle ore di punta e la sera tardi, soprattutto verso i comuni limitrofi.
- Aumentare i posteggi coperti per bicicletta.

Stabile Amministrativo 2

Viale Francini 17 – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità	Buona dal centro storico (in parte pedonale), e dai quartieri limitrofi
Distanza dalla stazione FFS	10-15 minuti, per il centro storico



IN BICICLETTA

Accessibilità	Dai diversi quartieri della città per strade secondarie o dal centro in parte pedonale
Posteggio coperto	Disponibile e molto occupato



IN AUTOBUS

Fermate nelle vicinanze	SAMB / Piazza Orico
Linee via la stazione FFS	1/2 (Arbedo-Camorino), 3 (Bellinzona-Sant'Antonino) e 23 (Bellinzona-Locarno)



IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta	Difficoltosa tra via Zorzi e viale Portone
Parcheggio per dipendenti	Presente. Costo mensile CHF 60.- / 120.-



Accorgimenti

- Creare una fermata di autobus su richiesta su viale Francini all'altezza del numero civico 8.
- Potenziare il numero di posteggi coperti per bicicletta.
- Rendere più sicuro viale Francini per pedoni (attraversamento pericoloso) e ciclisti.
- Rendere il sottopasso della SAMB accessibile anche per utenti con bicicletta. Creare una rampa.

Stabile Amministrativo 4 - CSI

Via Salvioni 12A – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità	Dal centro per vicolo Sottocorte. Dai quartieri residenziali per strade second.
Distanza dalla stazione FFS	15 min. per il centro storico o v. Portone



IN BICICLETTA

Accessibilità	Comoda lungo l'argine del fiume Ticino e dai quartieri limitrofi
Posteggio coperto	Presente all'ingresso e ben occupato



IN AUTOBUS

Fermata in vicinanza	Viale Franscini
Linea via la stazione FFS	23 (Locarno-Bellinzona)

IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta	Difficoltosa arrivando da Piazza Orico
Parcheggio per dipendenti	Presente. Costo mensile CHF 60.- / 90.-



Accorgimenti

- Creare una fermata su richiesta all'incrocio tra via dei Gaggini e viale Franscini, per la linea 23 (Locarno-Bellinzona).

Stabile Amministrativo 5 – Palazzo Franscini

Viale Franscini 32 – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità	Senza difficoltà da tutte le parti (argine del fiume, quartieri limitrofi, centro)
Distanza dalla stazione FFS	15-20 minuti, per via Murate



IN BICICLETTA

Accessibilità	Comoda lungo la ciclopista dell'argine del fiume Ticino e dai quartieri limitrofi
Posteggio coperto	Ben occupato quello su via Murate



IN AUTOBUS

Fermata in vicinanza	Espocentro
Linea via la stazione FFS	193 (Bellinzona-Biasca)

IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta	Difficoltosa arrivando da Piazza Orico
Parcheggio per dipendenti	Presente. Costo mensile CHF 60.- / 90.-



Accorgimenti

- Creare una fermata su richiesta all'incrocio tra via dei Gaggini e viale Franscini, per la linea 23 (Locarno-Bellinzona).
- Potenziare il numero di posteggi coperti per bicicletta.
- Creare uno spazio spogliatoio/docce per i ciclisti.

Stabile Carmagnola

Via del Carmagnola 7 – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità

Dalla stazione per via Pedemonte e il sottopasso S. Paolo

Distanza dalla stazione FFS

25-30 minuti, per via Pedemonte



IN BICICLETTA

Accessibilità

Da Arbedo e dalla stazione FFS lungo via Pedemonte e sottopasso San Paolo



IN AUTOBUS

Fermata in vicinanza

Al Maglio

Linea via la stazione FFS

1/2 (Arbedo-Camorino-Arbedo)

IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta

Difficoltosa da via San Gottardo

Parcheggio per dipendenti

Presente



Laboratorio Cantonale / Istituto Cant. di Microbiologia

Via Mirasole – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità	Buona dalla tranquilla via Vela e dai quartieri limitrofi
Distanza dalla stazione FFS	15-20 minuti (1 km), per via Vela



IN BICICLETTA

Accessibilità	Buona dalla tranquilla via Vela oppure lungo la ciclopista dell'argine del fiume
Posteggio coperto	Disponibile e ben occupato



IN AUTOBUS

Fermate in vicinanza	Via Mirasole / via Lepori / via Vela
Linee via la stazione FFS	6 (Stazione-Casa di cura) e 193 (Bellinzona-Biasca)



IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta	Critica percorrendo via Mirasole
Parcheggio per dipendenti	Presente. Costo mensile CHF 60.- / 90.-



Accorgimenti

- Potenziare i posteggi per le biciclette.
- Creare una fermata di autobus su richiesta all'altezza del Laboratorio Cantonale per la linea 6 (Bellinzona Stazione FFS – Casa di cura)

Stabili Amministrativi Torretta

Viale Franscini 32 – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità	Da quartieri e frazioni seguendo strade con lieve intensità di traffico
Distanza dalla stazione FFS	15-20 minuti (1.3 Km), per via Murate



IN BICICLETTA

Accessibilità	Comoda dalla ciclopista del fiume Ticino e dai quartieri della città
Posteggio coperto	Disponibile in prossimità delle scuole



IN AUTOBUS

Fermata in vicinanza	Espocentro
Linea via la stazione FFS	193 (Bellinzona – Biasca)

IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta	Critica da via Mirasole
Parcheggio per dipendenti	Presente. Costo mensile CHF 60.- / 90.-



Accorgimenti

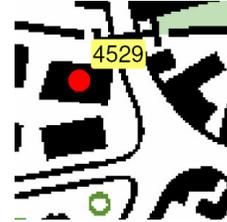
- Potenziare i posteggi per bicicletta, creando portabicicletta all'ingresso di ciascun stabile.
- Rendere più attrattiva la fermata di autobus dell'Espocentro con una pensilina, una tabella oraria facilmente consultabile e più corse durante le ore di punta e la sera tardi.

Stabile De Agostini

Via Salvioni 2 – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità	Dal centro storico, in parte pedonale
Distanza dalla stazione FFS	10-15 minuti (1 Km), per il centro storico



IN BICICLETTA

Accessibilità	Critica da viale Portone o via Zorzi
Posteggio coperto	Disponibile all'ingresso e ben occupato



IN AUTOBUS

Fermate in vicinanza	Piazza Orico / viale Portone
Linee dalla stazione FFS	1/2 (Arbedo-Camorino), 3 (Bellinzona-Sant'Antonino) e 23 (Bellinzona-Locarno)



IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta	Difficoltosa tra via Zorzi e viale Portone
Parcheggio	Presente con accesso da via Salvioni

Accorgimenti

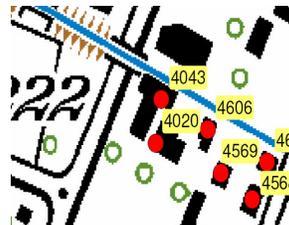
- Migliorare la visibilità ed il servizio autobus alla fermata Piazzetta Orico.
- Potenziare il numero di posteggi coperti per bicicletta.
- Migliore la sicurezza per l'accesso con la bicicletta (attraversamento di viale Portone e via Motta)

Stabili via Ghiringhelli

Via Ghiringhelli – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità	Comoda dalla tranquilla via Ghiringhelli
Distanza dalla stazione FFS	10-15 minuti (1.2 Km) per il centro storico



IN BICICLETTA

Accessibilità	Buona dalla tranquilla via Ghiringhelli, e attraverso il centro storico
Posteggio coperto	Disponibile



IN AUTOBUS

Fermate in vicinanza	SAMB / via Jauch
Linee via la stazione FFS	1/2 (Arbedo-Camorino), 3 (Bellinzona-Sant'Antonino) e 23 (Bellinzona-Locarno)



IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta	Difficoltosa tra via Zorzi e viale Portone
Parcheggio per dipendenti	Presente al parcheggio SAMB di via Tatti



Accorgimenti

- Segnalare meglio i posteggi per le biciclette. Aggiungerne altri in prossimità dell'entrata agli stabili.
- Migliorare la visibilità ed il servizio autobus alla fermata SAMB.
- Regolare l'utilizzo dei parcheggi presso i prefabbricati Ghiringhelli.

Stabile Amministrativo 7

Viale Officina 6 – Bellinzona

A PIEDI

Accessibilità

Comoda dal centro cittadino e dai quartieri limitrofi per strade secondarie

Distanza dalla stazione FFS

5 minuti per via Visconti



IN BICICLETTA

Accessibilità

Percorso ciclabile segnalato

Posteggio coperto

Disponibile all'ingresso e ben occupato



IN AUTOBUS

Fermata in vicinanza

Piazzale stazione

Linee via la stazione FFS

Tutte le linee circolano per la stazione

IN AUTO O MOTO

Accessibilità ore di punta

Difficoltosa tra v. Portone e v. S. Gottardo

Parcheggio per dipendenti

Presente accanto allo stabile



- 01 Pranzo all'interno dell'azienda (mensa,...)
- 02 Pranzo nei dintorni, senza usare l'auto
- 03 Uso l'automobile (rientro a casa,...)

1.6 Ore straordinarie:

- 01 Nessuna o raramente
- 02 Almeno una volta alla settimana prolungando l'orario normale
- 03 Almeno una volta alla settimana in altri momenti (altri turni)

Orario di fine lavoro in caso di straordinari: _____

2. Spostamenti verso il luogo di lavoro

2.1 Mezzo di trasporto **principale** usato per andare al lavoro:(indichi il mezzo di trasporto con cui copre la maggior distanza)

- 01 A piedi
- 02 Bicicletta
- 03 Motorino / scooter / motocicletta
- 04 Treno
- 05 Bus
- 06 Auto, come guidatore
- 07 Auto, come passeggero

2.2 A volte usa un mezzo di trasporto diverso, ad esempio in certi giorni della settimana o in inverno/estate?

- 01 No
- 02 Sì, in base alle stagioni (estate, inverno)
- 03 Sì, in alcuni giorni della settimana

2.3 Se sì quale?

- 01 A piedi
- 02 Bicicletta
- 03 Motorino / scooter / motocicletta
- 04 Treno
- 05 Bus
- 06 Auto, come guidatore
- 07 Auto, come passeggero

2.4 È d'accordo con le seguenti affermazioni?

"I miei spostamenti casa-lavoro...	Non d'accordo	Non molto d'accordo	In parte d'accordo	Assolutamente d'accordo	
... richiedono troppo tempo"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	01
... costano troppo"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	02
... sono poco confortevoli"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	03
... sono poco sicuri"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	04
... sono una fonte di stress"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	05
... dovrebbero essere più rispettosi dell'ambiente"	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	06

3. Spostamenti professionali

- 3.1 Con che frequenza compie spostamenti durante lo svolgimento del suo lavoro? Quante volte alla settimana
- | | | | | | | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| | Mai | di | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 |
| | <input type="radio"/> | rado | <input type="radio"/> |
| | | <input type="radio"/> | | | | | | |
- 3.2 Quale mezzo di trasporto normalmente utilizza per questi "spostamenti di lavoro"?
- 01 A piedi
 - 02 Bicicletta
 - 03 Motorino / Scooter / Motocicletta
 - 04 Treno
 - 05 Bus
 - 06 Auto personale
 - 07 Auto dell'azienda

4. Domanda per chi va a piedi o usa la bicicletta, il bus o il treno come mezzo di trasporto principale

- 4.1 Vi sono problemi o difficoltà che a suo avviso potrebbero essere risolte? Quali?

Se utilizza la bicicletta, il bus, il treno o va a piedi, questa è l'ultima domanda per lei, grazie della sua disponibilità!

5. Domande per chi usa l'auto (come guidatore o come passeggero), il motorino, lo scooter o la motocicletta come mezzo di trasporto principale

- 5.1 Distanza casa-lavoro (solo andata), senza deviazioni eccezionali:

Km _____

- 5.2 Tempo di viaggio da casa al posto di lavoro (solo andata)

Ore _____ min _____

- 5.3 Costo del parcheggio sul luogo di lavoro, al mese

gratuito CHF _____

- 5.4 Il parcheggio le è messo a disposizione dall'azienda? Sì No

- 5.5 Eventuali attività durante il viaggio di ANDATA (da casa al lavoro)

	Quante volte alla settimana							
	Meno di 1	1	2	3	4	5	6	
Nessuna attività								01
<input type="radio"/>								
Accompagnare i figli	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	02
Accompagnare altri membri della famiglia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	03
Fare acquisti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	04
Tempo libero e svago	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	05
Altro: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	06

5.6 Eventuali attività durante il viaggio di RITORNO (dal lavoro a casa)

	Quante volte alla settimana							
	Meno di 1	1	2	3	4	5	6	
Nessuna attività								01
Accompagnare i figli	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	02
Accompagnare altri membri della famiglia	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	03
Fare acquisti	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	04
Tempo libero e svago	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	05
Altro: _____	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	06

5.7 Sarebbe disposto ad utilizzare i **mezzi pubblici** per recarsi al lavoro?

- 01 No
 - 02 Sì, senz'altro
 - 03 Sì, alle seguenti condizioni ([possibili più risposte](#)):
 - 30 Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro
 - 31 Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa
 - 32 Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro
 - 33 Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo
 - 34 Nel caso in cui dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda
 - 35 Se ricevesti un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici
 - 36 Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro
 - 37 Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)
 - 38 Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili
 - 39 Altre condizioni
-

5.8 Sarebbe disposto a fare il viaggio in auto **con altri colleghi** che fanno lo stesso percorso

- 01 È ciò che faccio già ora
- 02 No
- 03 Sì, senz'altro
- 04 Sì, alle seguenti condizioni ([possibili più risposte](#)):
 - 40 Se l'azienda provvedesse a trovare i partner di viaggio
 - 41 Se questo permettesse di avere un parcheggio comodo riservato
 - 42 Se l'azienda mi garantisse il rientro a casa in caso di emergenza
 - 43 Se si perde solo poco tempo
 - 44 Nel caso in cui dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda
 - 45 Se trovassi soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso da casa al lavoro come: portare i figli all'asilo/scuola, fare acquisti, tempo libero e svago, ...
 - 46 Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per lo spostamento durante il lavoro

- 47 Se lungo il percorso ci fossero dei posteggi dove incontrarsi
- 48 Altre condizioni

.....

5.9 Sarebbe disposto ad usare la **bicicletta** per recarsi al lavoro?

- 01 No
- 02 No, perché abito troppo distante
- 03 Sì, senz'altro
- 04 Sì, alle seguenti condizioni ([possibili più risposte](#)):
 - 40 Se ci fossero migliori e più sicuri itinerari ciclabili per recarsi al lavoro
 - 41 Se ci fosse un percorso diretto
 - 42 Se fosse possibile parcheggiare la bicicletta al riparo e al sicuro
 - 43 Se fossero realizzate le docce e gli spogliatoi sul luogo di lavoro
 - 44 Nel caso in cui dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda
 - 45 Se trovassi soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso da casa al lavoro come: portare i figli all'asilo/scuola, fare acquisti, tempo libero e svago, ...
 - 46 Se fosse offerto un rimborso o un incentivo finanziario per recarsi al lavoro in bicicletta
 - 47 Altre condizioni.....

5.10 Sarebbe disposto ad utilizzare un **sistema di autobus aziendali**, se l'azienda ne organizzasse uno?

- 01 No
- 02 Sì, senz'altro
- 03 Sì, alle seguenti condizioni ([possibili più risposte](#)):
 - 30 Se il costo fosse al massimo di CHF al mese
 - 31 Se il tempo di viaggio fosse al massimo di minuti in più rispetto ad ora
 - 32 Se gli orari di arrivo e partenza fossero combinati con l'orario di lavoro
 - 33 Se avessi la fermata al massimo a metri da casa
 - 34 Nel caso in cui dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda
 - 35 Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)
 - 36 Se trovassi soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso da casa al lavoro come: portare i figli all'asilo/scuola, fare acquisti, tempo libero e svago, ...
 - 37 Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili
 - 38 Altre condizioni

.....

[Grazie della sua disponibilità!](#)

6. Suggerimenti

Ha osservazioni o suggerimenti riguardo ad una migliore organizzazione della mobilità dell'azienda?

(spostamenti casa-lavoro e spostamenti professionali)

ALLEGATO 3: DATI E GRAFICI

INFORMAZIONI GENERALI SUI DIPENDENTI

Dipendenti	Uomini	Donne	Nessuna indicazione	Totale
Meno di 20 anni	4	16	0	20
20-24	15	21	0	36
25-29	26	57	1	84
30-34	81	79	0	160
35-39	130	110	2	242
40-44	145	89	3	237
45-49	132	82	2	216
50-54	121	60	5	186
55-59	133	45	1	179
Più di 60 anni	46	12	0	58
<i>Nessuna indicazione</i>	25	9	11	45
Totale	858	580	25	1463

Provenienza	Frequenza	%
Agglomerato di Bellinzona	747	51%
Riviera	90	6%
Morobbia	11	1%
Moesano	22	2%
Leventina	40	3%
Blenio	30	2%
Agglomerato di Locarno	149	10%
Gambarogno	22	2%
Valli del Locarnese	21	1%
Agglomerato di Lugano	195	13%
Vedeggio	36	2%
Malcantone	18	1%
Mendrisiotto	65	4%
Italia	6	0%
<i>Dati mancati</i>	11	1%
Totale	1463	100%

Area di lavoro	Frequenza	%
Area Carmagnola	57	4%
Area ex caserma	297	20%
Area stabili amministrativi	668	46%
Area stazione	94	6%
Area via Ghiringhelli	113	8%
Area via Mirasole	63	4%
Area viale Portone	115	8%
<i>Dati mancanti</i>	56	4%
Totale	1463	100%

Giorni di lavoro settimanale

Gior.	Frequenza	%
1	12	1%
2	53	4%
3	157	11%
4	161	11%
5	1068	73%
6	3	0%
DM	9	1%
Tot.	1463	100%

Giorni	Tempo parziale	%	Fuori ufficio	%	Altro	%	Tot.
1	4	36%	6	55%	1	9%	11
2	24	53%	21	47%	0	0%	45
3	93	65%	39	27%	11	8%	143
4	86	57%	56	37%	10	7%	152
Totale	207	59%	122	35%	22	6%	351

Tipo di lavoro	Frequenza	%
fisso	213	15%
fisso a turni	25	2%
flessibile	892	61%
variabile secondo necessita	321	22%
<i>Dati mancanti</i>	12	1%
Totale	1463	100%

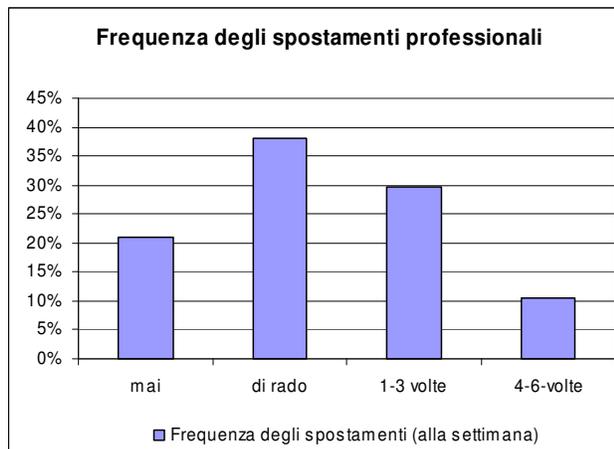
Orario di lavoro e orario straordinario

Orario	Matt- Inizio	%	Matt- Fine	%	Pom- Inizio	%	Pom- Fine	%	Straord- Fine	%
05:30-06:00	4	0%								
06:00-06:30	9	1%								
06:30-07:00	257	18%								
07:00-07:30	407	28%								
07:30-08:00	229	16%								
08:00-08:30	416	28%								
08:30-09:00	60	4%								
09:00-09:30	1	0%								
09:30-10:00	2	0%								
10:00-10:30										
10:30-11:00										
11:00-11:30			4	0%						
11:30-12:00			765	52%	1	0%				
12:00-12:30			201	14%	14	1%				
12:30-13:00			287	20%	225	15%				
13:00-13:30			97	7%	881	60%				
13:30-14:00			1	0%	94	6%				
14:00-14:30			1	0%	100	7%	2	0%		
14:30-15:00			1	0%	2	0%	2	0%		
15:00-15:30					0	0%	0	0%		
15:30-16:00					2	0%	2	0%		
16:00-16:30							112	8%		
16:30-17:00							113	8%	1	1%
17:00-17:30							370	25%	2	1%
17:30-18:00							564	39%	37	19%
18:00-18:30							34	2%	3	2%
18:30-19:00							88	6%	45	24%
19:00-19:30							49	3%	57	30%
19:30-20:00							1	0%	2	1%

20:00-20:30									17	9%
20:30-21:00									2	1%
21:00-21:30									9	5%
21:30-22:00									1	1%
22:00-22:30									4	2%
22:30-23:00									3	2%
23:00-23:30									4	2%
23:30-24:00									3	2%
<i>Dati mancanti</i>	78	5%	106	7%	144	10%	126	9%		
Totale	1463	100%	1463	100%	1463	100%	1463	100%	190	100%

Pausa pranzo	Frequenza	%
Pranzo all'interno dell'azienda	109	7%
Pranzo nei dintorni, senz'auto	880	60%
Uso l'auto	404	28%
<i>Dati mancanti</i>	70	5%
Totale	1463	100%

Lavoro straordinario	Frequenza	%
Almeno una volta alla settimana prolungando l'orario normale	630	43%
Almeno una volta alla settimana in altri momenti	71	5%
Nessuna o raramente	677	46%
<i>Dati mancanti</i>	85	6%
Totale	1463	100%



Viaggi	Frequenza	%
mai	308	21%
di rado	559	38%
1-3 volte	435	30%
4-6 volte	154	11%
<i>DM</i>	7	
Totale	1463	100%

Mezzo utilizzato per gli spostamenti professionali

Mezzo	Frequenza	%
piedi	139	12%
bicicletta	20	2%
treno	90	8%
bus	5	0%
moto	11	1%
auto privata	549	48%
auto aziendale	331	29%
Totale	1145	100%

Spostamento casa-lavoro

Mezzo principale	Frequenza	%
pedi	120	8%
bicicletta	99	7%
treno	92	6%
bus	61	4%
moto	81	6%
auto guida	967	66%
auto passeg	39	3%
<i>Dati mancanti</i>	4	0%
Totale	1463	100%

Mezzo diverso	Frequenza	%
pedi	22	5%
bicicletta	73	17%
treno	45	10%
bus	63	15%
moto	82	19%
auto guida	113	26%
auto passeg	33	8%
Totale	431	100%

Mezzo diverso	Frequenza	%
no	1007	69%
si, settimanale	163	11%
si, stagionale	262	18%
<i>Dati mancanti</i>	31	2%
Totale	1463	100%

Mezzo diverso di chi guida l'auto	Frequenza	%
pedi	9	5%
bicicletta	39	20%
treno	32	17%
bus	33	17%
moto	69	36%
auto passeg	11	6%
Totale	193	100%

Mezzo diverso di chi usa l'auto	Frequenza	%
no	757	80%
si, settimanale	44	5%
si, stagionale	149	16%
Totale	950	100%

Mezzo utilizzato secondo la provenienza

Provenienza	Trasporto lento	%	Trasporto pubblico	%	Trasporto motorizzato	%	DM	Totale
Alto-Medio Malcantone					18	100%		18
Arbedo Castione	2	4%	12	21%	42	75%		56
Ascona e dintorni			4	15%	22	85%		26
Basso Malcantone			1	6%	16	89%	1	18
Bellinzona	178	63%	7	2%	96	34%	1	282
Biasca	1	3%	9	26%	24	71%		34
Cadenazzo - S. Antonino			1	3%	35	97%		36
Camorino	1	2%	7	16%	36	82%		44
Capolago e dintorni			3	18%	14	82%		17
Capriasca			2	4%	48	96%		50
Claro-Cresciano-Osogna			4	7%	56	93%		60
Cugnasco-Gudo	1	3%	3	10%	25	86%		29

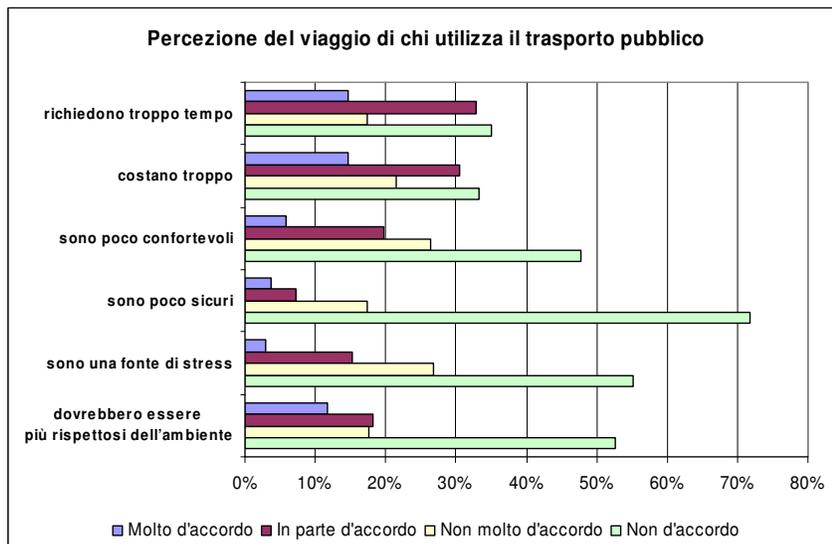
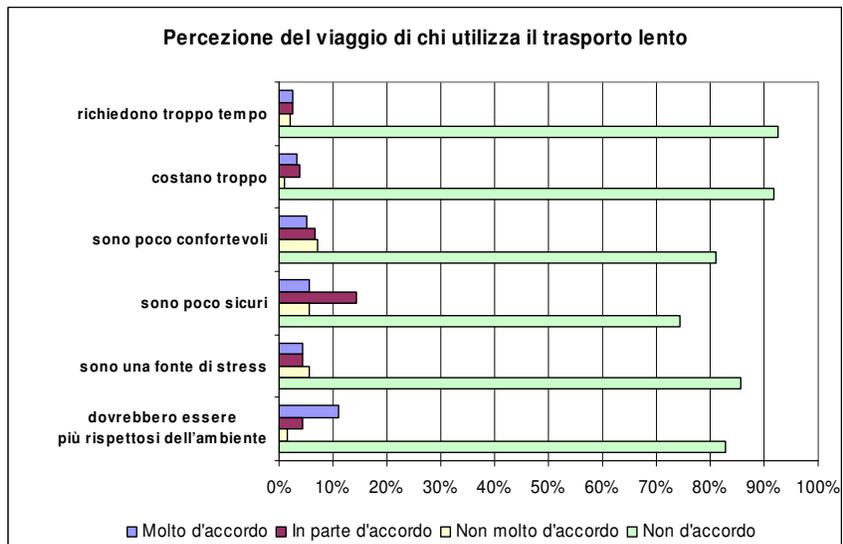
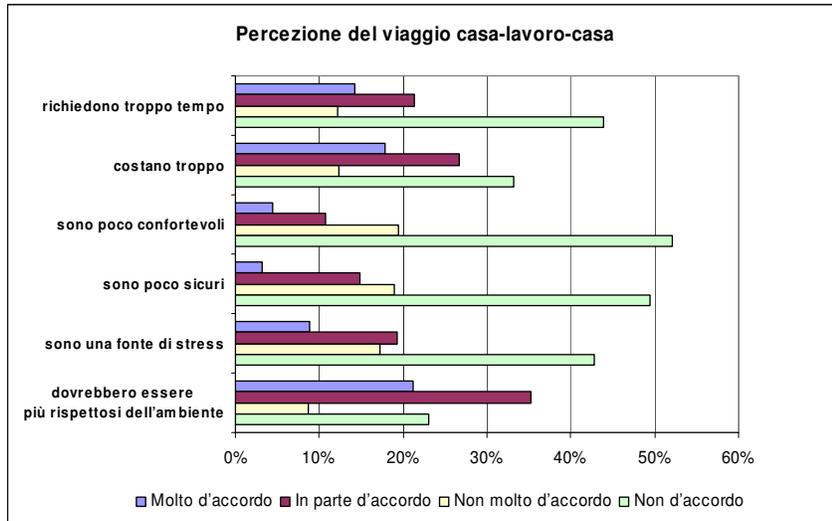
Gambarogno			2	6%	30	94%		32
Giubiasco	23	20%	15	13%	76	67%		114
Gnosca-Preonzo- Lodrino-Iragna			3	6%	49	94%		52
Gorduno	1	5%			19	95%		20
Lamone e dintorni			2	11%	17	89%		19
Locarno			12	25%	36	75%		48
Lumino					19	100%		19
Mendrisio - Chiasso			9	39%	14	61%		23
Monte Carasso	8	13%	4	6%	50	81%		62
Morbio e dintorni			3	33%	6	67%		9
Pianezzo e dintorni					11	100%		11
Rancate e dintorni			3	13%	21	88%		24
Roveredo e dintorni			1	5%	21	95%		22
Sementina	2	5%	3	8%	35	88%		40
Tenero e dintorni			4	9%	39	91%		43
Terre di Pedemonte			1	9%	10	91%		11
Val Leventina	1	3%	5	13%	34	85%		40
Valle del Vedeggio			4	11%	32	89%		36
Valle di Blenio			4	13%	26	87%		30
Valle Verzasca					3	100%		3
Vallemaggia			2	11%	16	89%		18
Lugano - Massagno	1	2%	15	26%	42	72%		58
Lugano - Pian Scairolo					6	100%		6
Lugano - Cadro					9	100%		9
Melide - Bissone					5	100%		5
Lugano - Castagnola					3	100%		3
Lugano - Carona					4	100%		4
Collina d'oro - Sorengo			2	25%	6	75%		8
Carabietta - Figino - Morcote					6	100%		6
Lugano - Gandria					1	100%		1
Italia			2	33%	4	67%		6
Zurigo					1	100%		1
<i>Dati mancanti</i>			4		4		2	10
Totale	219	15%	153	10%	1087	74%	4	1463

Mezzo utilizzato secondo la destinazione

Area	Trasporto Trasporto motorizzato	%	Trasporto pubblico	%	Trasporto lento	%	DC	Tot.
Carmagnola	53	93%	1	2%	3	5%		57
Ex caserma	221	74%	30	10%	45	15%	1	297
Stabili amministrativi	483	72%	67	10%	117	18%	1	668
Stazione	60	64%	16	17%	18	19%		94
Via Ghiringhelli	91	81%	11	10%	11	10%		113
Via Mirasole	48	76%	6	10%	9	14%		63
Viale Portone	85	74%	15	13%	15	13%		115
<i>Fuori Bellinzona</i>	45		1		1		6	53
<i>Dati mancanti</i>	1						2	6
Totale	1087	74%	147	10%	219	15%		1463

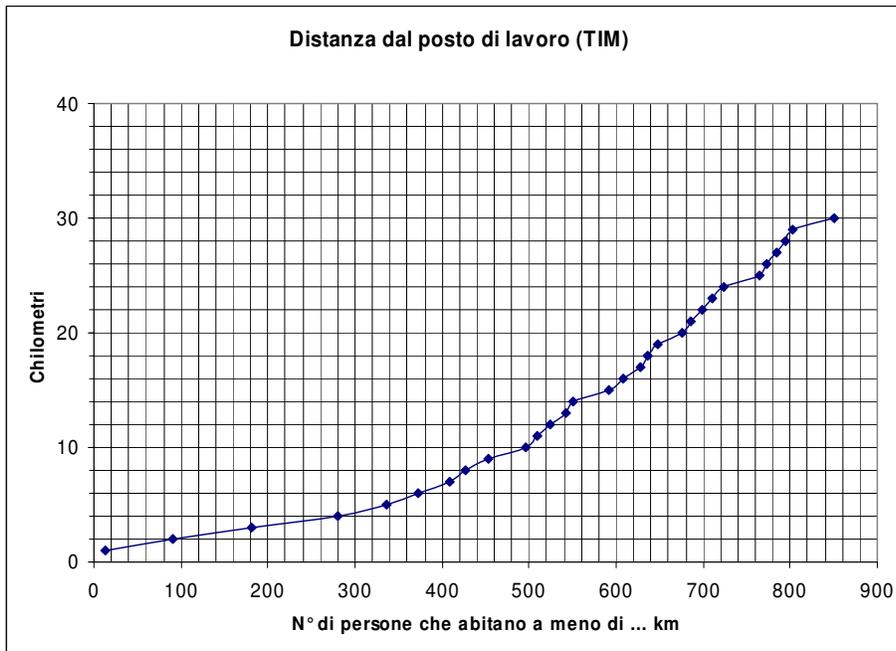
Percezione relativa al viaggio

Trasporto lento	IN PARTE D'ACCORDO	%	MOLTO D'ACCORDO	%	NON D'ACCORDO	%	NON MOLTO D'ACCORDO	%	Totale	%
troppo tempo	5	3%	5	3%	175	93%	4	2%	189	100%
costano troppo	7	4%	6	3%	165	92%	2	1%	180	100%
poco confortevoli	12	7%	9	5%	146	81%	13	7%	180	100%
poco sicuri	26	14%	10	6%	134	74%	10	6%	180	100%
fonte di stress	8	4%	8	4%	154	86%	10	6%	180	100%
dovrebbero essere più rispettosi dell'ambiente	8	4%	20	11%	150	83%	3	2%	181	100%
Trasporto motorizzato	IN PARTE D'ACCORDO	%	MOLTO D'ACCORDO	%	NON D'ACCORDO	%	NON MOLTO D'ACCORDO	%	Totale	%
troppo tempo	259	26%	183	18%	417	41%	150	15%	1009	100%
costano troppo	340	34%	234	24%	273	27%	147	15%	994	100%
poco confortevoli	117	12%	47	5%	551	58%	235	25%	950	100%
poco sicuri	180	19%	32	3%	491	52%	244	26%	947	100%
una fonte di stress	252	26%	118	12%	395	41%	205	21%	970	100%
dovrebbero essere più rispettosi dell'ambiente	481	49%	274	28%	116	12%	101	10%	972	100%
Trasporto pubblico	IN PARTE D'ACCORDO	%	MOLTO D'ACCORDO	%	NON D'ACCORDO	%	NON MOLTO D'ACCORDO	%	Totale	%
troppo tempo	47	33%	21	15%	50	35%	25	17%	143	100%
costano troppo	44	31%	21	15%	48	33%	31	22%	144	100%
poco confortevoli	27	20%	8	6%	65	48%	36	26%	136	100%
poco sicuri	10	7%	5	4%	99	72%	24	17%	138	100%
fonte di stress	21	15%	4	3%	76	55%	37	27%	138	100%
dovrebbero essere più rispettosi dell'ambiente	25	18%	16	12%	72	53%	24	18%	137	100%
In generale	IN PARTE D'ACCORDO	%	MOLTO D'ACCORDO	%	NON D'ACCORDO	%	NON MOLTO D'ACCORDO	%	Totale	%
troppo tempo	311	21%	209	14%	642	44%	179	12%	1463	92%
costano troppo	391	27%	261	18%	486	33%	180	12%	1463	90%
poco confortevoli	156	11%	64	4%	762	52%	284	19%	1463	87%
poco sicuri	216	15%	47	3%	724	49%	278	19%	1463	86%
fonte di stress	281	19%	130	9%	625	43%	252	17%	1463	88%
dovrebbero essere più rispettosi dell'ambiente	514	35%	310	21%	338	23%	128	9%	1463	88%



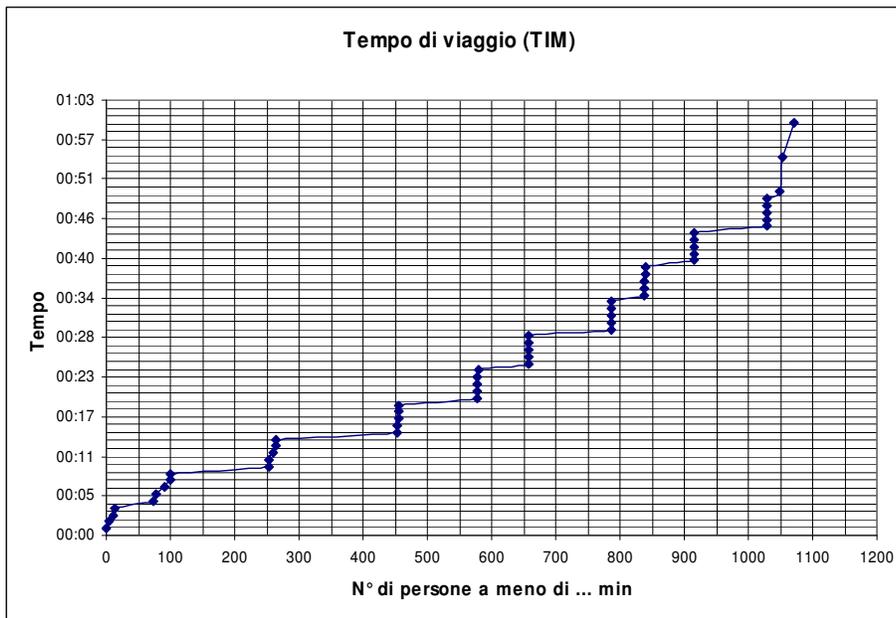
Distanza dal posto di lavoro

Km	Persone a meno di ...						
1	14	18	636	35	931	53	1038
2	90	19	648	36	935	54	1045
3	181	20	676	37	943	55	1060
4	281	21	686	38	951	57	1062
5	337	22	699	39	952	58	1065
6	373	23	710	40	970	59	1066
7	408	24	723	41	978	60	1071
8	427	25	765	42	982	61	1072
9	454	26	773	43	987	64	1073
10	496	27	784	45	1001	70	1074
11	510	28	795	46	1007	71	1075
12	524	29	802	47	1011	80	1076
13	543	30	850	48	1012	85	1077
14	550	31	863	49	1013	96	1078
15	591	32	891	50	1030		
16	608	33	902	51	1031		
17	628	34	907	52	1035		



Tempo di viaggio dal posto di lavoro

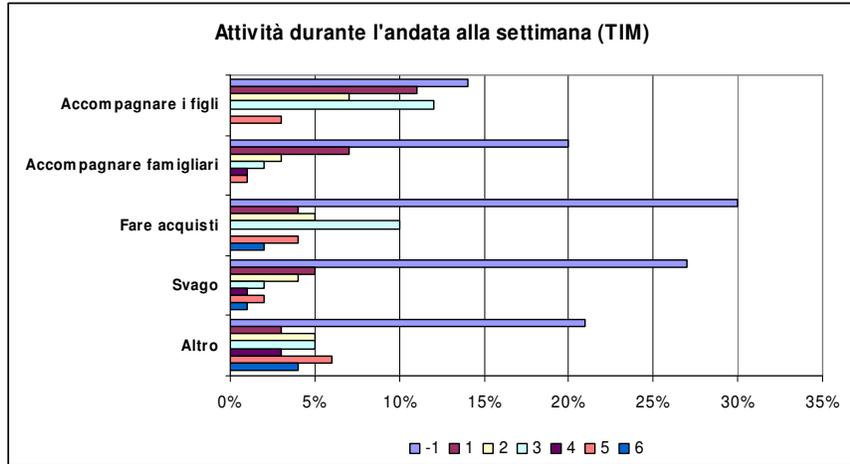
Min	Persone a meno di ...						
00:01	0	00:15	454	00:29	658	00:43	916
00:02	4	00:16	454	00:30	786	00:44	916
00:03	10	00:17	455	00:31	786	00:45	1029
00:04	13	00:18	456	00:32	787	00:46	1029
00:05	73	00:19	456	00:33	787	00:47	1029
00:06	78	00:20	577	00:34	787	00:48	1029
00:07	90	00:21	577	00:35	838	00:49	1029
00:08	100	00:22	577	00:36	838	00:50	1048
00:09	100	00:23	578	00:37	838	00:55	1054
00:10	254	00:24	579	00:38	839	01:00	1072
00:11	254	00:25	657	00:39	839	01:05	1073
00:12	260	00:26	657	00:40	916	01:15	1076
00:13	265	00:27	658	00:41	916	01:20	1077
00:14	265	00:28	658	00:42	916	01:30	1078



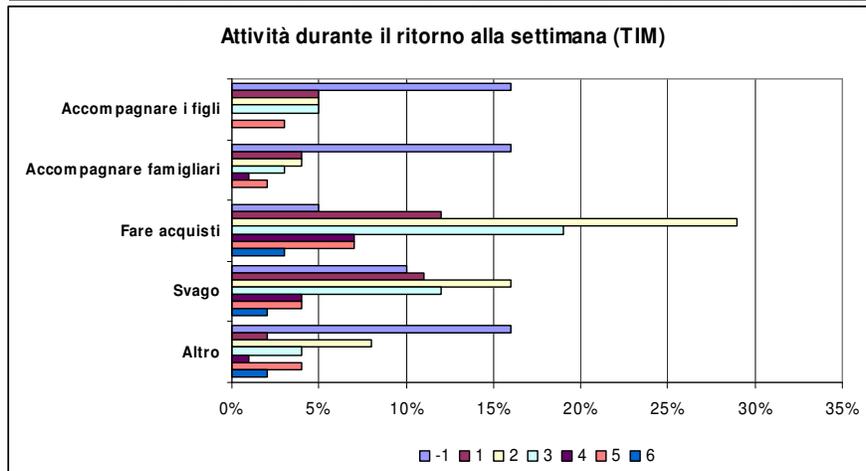
Attività durante il viaggio

Attività	Andata	%	Ritorno	%
si	111	10%	225	21%
no	966	90%	851	79%
Totale	1077	100%	1076	100%

Frequenza Andata	-1	%	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	6	%
Figli	15	14%	12	11%	8	7%	13	12%	1	0%	7	3%	0	0%
Familiari	22	20%	8	7%	3	3%	2	2%	1	1%	1	1%	0	0%
Acquisti	33	30%	4	4%	6	5%	11	10%	0	0%	4	4%	2	2%
Svago	30	27%	5	5%	4	4%	2	2%	1	1%	2	2%	1	1%
Altro	23	21%	3	3%	6	5%	5	5%	3	3%	7	6%	4	4%



Frequenza Ritorno	-1	%	1	%	2	%	3	%	4	%	5	%	6	%
Figli	36	16%	11	5%	12	5%	12	5%	1	0%	7	3%	0	0%
Famigliari	36	16%	10	4%	10	4%	6	3%	3	1%	4	2%	1	0%
Fare acquisti	11	5%	28	12%	65	29%	42	19%	15	7%	15	7%	6	3%
Svago	22	10%	24	11%	36	16%	26	12%	10	4%	8	4%	4	2%
Altro	35	16%	5	2%	18	8%	10	4%	3	1%	10	4%	5	2%



Disponibilità e costo del parcheggio

Franchi Posto auto	Gratis	%	1-30	%	31-60	%	61-90	%	91-120	%	121-300	%	ND	Tot.
Aziendale	102	18%	19	3%	312	55%	33	6%	73	13%	6	1%	21	566
Non aziendale	93	23%	12	3%	97	24%	53	13%	92	23%	26	7%	24	397
Nessun dato													4	4
Totale	195	20%	31	3%	409	42%	86	9%	165	17%	32	3%	49	967

Disponibilità ad utilizzare altri mezzi di trasporto

Mezzo Disponibilità	Mezzi pubblici	%	Car pooling	%	Bicicletta	%
Si, senz'altro	73	7%	151	14%	79	7%
Si, a certe condizioni	525	48%	303	28%	148	14%
No	483	44%	522	48%	316	29%
Lo faccio già			98	9%		
Abito troppo lontano					531	49%
<i>Dati mancanti</i>	6	1%	13	1%	13	1%
Totale	1087	100%	1087	100%	1087	100%

Condizioni per l'utilizzo della bicicletta	Frequenza	%
Se ci fossero migliori e più sicuri itinerari ciclabili per recarsi al lavoro	80	54%
Se fossero realizzate le docce e gli spogliatoi sul luogo di lavoro	60	41%
Se fosse offerto un rimborso finanziario per recarsi al lavoro in bici	38	26%
Se trovassi soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso	32	22%
Se ci fosse un percorso diretto	27	18%
Se fosse possibile parcheggiare la bicicletta al riparo e al sicuro	26	18%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	5	3%
<i>Altre condizioni</i>	36	24%

Condizioni per l'utilizzo del mezzo pubblico	Frequenza	%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	317	60%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	291	55%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	199	38%
Se ricevessi un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici	197	38%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa	184	35%
Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)	128	24%
Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro	93	18%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	21	4%
Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili	8	2%
<i>Altre condizioni</i>	116	22%

Condizioni per il car pooling	Frequenza	%
Se si perde solo poco tempo	161	53%
Se l'azienda mi garantisse il rientro a casa in caso di emergenza	112	37%
Soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso	90	30%
Azienda fornisce mezzi di trasporto per lo spostamento durante il lavoro	48	16%
Se l'azienda provvedesse a trovare i partner di viaggio	41	14%
Se questo permettesse di avere un parcheggio comodo riservato	42	14%
Se lungo il percorso ci fossero dei posteggi dove incontrarsi	41	14%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	6	2%
<i>Altre condizioni</i>	76	25%

Collaboratori provenienti da Bellinzona

Situazione attuale

Trasporto lento		Trasporto pubblico		Trasporto motorizzato		Dati mancanti	Totale
178	63%	7	2%	96	34%	1	282

Disponibilità degli utenti TIM a cambiare mezzo di trasporto

	Sì		Sì a condizioni		No		"Abita lontano"		Dati mancanti	Totale	
Bicicletta	22	23%	32	33%	32	33%	9	9%	1	2%	96
Mezzi pubblici	13	14%	40	42%	42	44%			1	0%	96
Car pooling	16	17%	7	7%	15	16%	55	57%	1	3%	96

Condizioni

Condizioni per utilizzo della bicicletta	Frequenza	%
Se ci fossero migliori e più sicuri itinerari ciclabili per recarsi al lavoro	19	48%
Se trovassi soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso	10	25%
Se fosse offerto un rimborso finanziario per recarsi al lavoro in bici	9	23%
Se fossero realizzate le docce e gli spogliatoi sul luogo di lavoro	8	20%
Se fosse possibile parcheggiare la bicicletta al riparo e al sicuro	6	15%
Se ci fosse un percorso diretto	5	13%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	2	5%
Altre condizioni	8	20%

Condizioni per utilizzo del trasporto pubblico	Frequenza	%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	25	78%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	17	53%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	15	47%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa	13	41%
Se ricevessi un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici	12	38%
Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)	10	31%
Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro	7	22%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	2	6%
Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili	1	3%
Altre condizioni	12	38%

Collaboratori provenienti da comuni limitrofi a Bellinzona

Disponibilità degli utenti TIM a cambiare mezzo di trasporto (bicicletta)

Bicicletta Comuni	si	%	si cond.	%	no	%	abito lontano	%	Dati mancanti	%	Totale
Arbedo Castione	4	10%	13	31%	17	40%	6	14%	2	5%	42
Giubiasco	15	20%	23	30%	30	39%	6	8%	2	3%	76
Gorduno	1	5%	5	26%	9	47%	4	21%			19
Monte Carasso	11	22%	11	22%	24	48%	2	4%	2	4%	50
Sementina	7	20%	5	14%	16	46%	7	20%			35
Totale	38	17%	57	26%	96	43%	25	11%	6	3%	222

Condizioni

Condizioni per l'utilizzo della bicicletta	Frequenza	%
Se ci fossero migliori e più sicuri itinerari ciclabili per recarsi al lavoro	26	46%
Se fossero realizzate le docce e gli spogliatoi sul luogo di lavoro	18	32%
Se trovassi soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso	14	25%
Se fosse offerto un rimborso finanziario per recarsi al lavoro in bici	13	23%
Se ci fosse un percorso diretto	11	19%
Se fosse possibile parcheggiare la bicicletta al riparo e al sicuro	10	18%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	3	5%
<i>Altre condizioni</i>	14	25%

Disponibilità degli utenti TIM a cambiare mezzo di trasporto (mezzi pubblici)

Mezzi pubblici Comuni	si	%	si cond.	%	no	%	Dati mancanti	%	Totale
Arbedo Castione	3	7%	16	38%	23	55%			42
Giubiasco	9	12%	38	50%	28	37%	1	1%	76
Gorduno	3	16%	9	47%	7	37%			19
Monte Carasso	6	12%	16	32%	28	56%			50
Sementina	1	3%	15	43%	19	54%			35
Totale	22	10%	94	42%	105	47%	1	0%	222

Condizioni

Condizioni per l'utilizzo del trasporto pubblico	Frequenza	%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	68	72%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	42	45%
Se ricevesti un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici	31	33%
Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)	25	27%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	20	21%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa	31	23%
Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro	23	17%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	7	5%
Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili	3	2%
<i>Altre condizioni</i>	31	23%

Collaboratori provenienti da altri centri urbani e da zone servite dal servizio TILO

Centri urbani - Disponibilità degli utenti TIM a cambiare mezzo di trasporto

Mezzi pubblici Città	si	%	si cond.	%	no	%	Dati mancanti	Totale
Locarno-città			5	31%	11	69%		16
Lugano-città	1	2%	27	63%	15	35%		43
Mendrisio-città			3	60%	2	40%		5
Totale	1	2%	35	55%	28	44%		64

Car pooling Città	si	%	faccio già	%	si cond.	%	no	%	Dati mancanti	%	Totale
Locarno-città	1	6%			4	25%	11	69%			16
Lugano-città	3	7%	2	5%	20	47%	18	42%			43
Mendrisio-città			1	20%	3	60%	1	20%			5
Totale	4	6%	3	5%	27	42%	30	47%	2	3%	64

Centri urbani - Condizioni

Condizioni per l'utilizzo del trasporto pubblico	Frequenza	%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	22	63%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	18	51%
Se ricevesti un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici	17	49%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa	17	49%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	13	37%
Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)	8	23%
Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro	7	20%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	1	3%
Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili	1	3%
<i>Altre condizioni</i>	8	23%

Asse ferroviario TILO - Disponibilità degli utenti TIM a cambiare mezzo di trasporto

Mezzo Disponibilità *	Trasporti pubblici	%	Car pooling	%
Si	20	6%	41	13%
si condizionato	162	50%	81	25%
condivido l'auto			37	11%
no	142	44%	164	51%
<i>Dati mancanti</i>				
Totale	324	100%	323	100%

* Airolo, Arbedo-Castione, Balerna, Biasca, Bironico, Bodio, Cadempino, Cadenazzo, Capolago, Chiasso, Contone, Cugnasco-Gerra, Faido, Gerra Gambarogno, Giubiasco, Gordola, Lamone, Locarno, Lugano, Magadino, Melano, Melide, Mendrisio, Mezzovico-Vira, Paradiso, Quartino, Quartino-Cadepezzo, Ranzo, Riazzino, Riva San Vitale, S. Antonino, San Nazzaro-Vairano, Taverne, Tenero, Torricella-Taverne, Vira Gambarogno

Asse ferroviario TILO - Condizioni

Condizioni per l'utilizzo del trasporto pubblico	Frequenza	%
Se gli orari di arrivo e partenza coincidessero con l'orario di lavoro	101	62%
Se il tempo di viaggio fosse uguale o al massimo una volta e mezza più lungo	80	49%
Se ricevesti un contributo per l'abbonamento dei mezzi pubblici	69	43%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina al posto di lavoro	64	40%
Se la fermata del trasporto pubblico fosse più vicina a casa	51	31%
Se fossi sicuro di arrivare in orario (senza ritardi)	38	23%
Se l'azienda fornisse dei mezzi di trasporto per gli spostamenti di lavoro	30	19%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	7	4%
Se fossero predisposti gli accorgimenti a favore dei disabili	3	2%
<i>Altre condizioni</i>	37	23%

Collaboratori provenienti da zone discoste

Disponibilità degli utenti TIM a cambiare mezzo di trasporto

Disponibilità	Carpooling	%
si	29	12%
si condizionato	95	38%
condivido l'auto	31	12%
no	97	38%
Totale	252	100%

Condizioni

Condizioni per condividere l'auto	Frequenza	%
Se si perde solo poco tempo	47	49%
Se l'azienda mi garantisce il rientro a casa in caso di emergenza	38	40%
Soluzioni alternative per le attività che svolgo lungo il percorso	28	29%
Se l'azienda provvedesse a trovare i partner di viaggio	16	17%
Azienda fornisce mezzi di trasporto per lo spostam durante il lavoro	15	16%
Se lungo il percorso ci fossero dei posteggi dove incontrarsi	14	15%
Se questo permettesse di avere un parcheggio comodo riservato	10	11%
Se dovessi pagare per un posto di parcheggio presso l'azienda	0	0%
<i>Altre condizioni</i>	30	32%

ALLEGATO 4: COMMENTI AL QUESTIONARIO

Categorie	Commenti
Trasporti pubblici - offerta e prestazioni	<ul style="list-style-type: none">• Migliorare l'offerta e le prestazioni• Migliorare il servizio• Migliorare l'orario• Verificare che le stazioni bus siano vicine alle sedi oppure aggiungere nuove fermate più vicine alle sedi• Migliorare la puntualità• Maggiori collegamenti per le regioni periferiche• Migliorare le coincidenze tra TILO ed il trasporto pubblico su gomma• Aumentare le corse serali• Inserire treni regionali con fermate nei paesi (per es. sulla tratta Biasca-Bellinzona)• Migliorare la comunicazione delle possibilità dei mezzi di trasporto pubblici• Ridurre i tempi di percorrenza
Sede di lavoro	<ul style="list-style-type: none">• Dislocare alcuni servizi dell'Amministrazione su tutto il territorio• Pianificare la mobilità tenendo conto anche degli altri grossi attrattori di traffico nella capitale (soprattutto datori di lavoro, scuole, centri commerciali)
Navetta aziendale	<ul style="list-style-type: none">• Organizzazione di un servizio navetta tra la stazione e gli stabili lavorativi• Realizzare dei parcheggi alle uscite dell'autostrada (zona Camorino e Castione) serviti da bus navetta verso il centro/stabili
Veicoli aziendali	<ul style="list-style-type: none">• Dotarsi di automezzi elettrici per gli spostamenti professionali• Aumentare la dotazione di auto dello Stato• Dotare di un'auto aziendale gli Uffici amministrativi attualmente sprovvisti che hanno attività su tutto il territorio

Incentivi	<ul style="list-style-type: none">• L'azienda si deve assumere una parte delle spese per l'utilizzo di un mezzo pubblico sulla tratta casa-lavoro• Contenere il costo dei biglietti e degli abbonamenti• Offrire alcune corse gratuite di autobus da punti di raccolta• Per chi viaggia in treno per lavoro (per trasferte), prevedere la possibilità di retribuire il tempo di viaggio
Car pooling	<ul style="list-style-type: none">• Creare una piattaforma internet di gestione del car pooling
Condizioni utilizzo bicicletta/piedi	<ul style="list-style-type: none">• Mettere a disposizione armadietti, spogliatoi e docce per rinfrescarsi• Dotarsi di piste ciclabili sicure• Mettere a disposizione posteggi riparati e sicuri per le biciclette
Telelavoro	<ul style="list-style-type: none">• Favorire il telelavoro da casa, per quelle attività che non necessitano di una presenza fisica sull'abitale posto di lavoro e che possono essere gestite autonomamente (per es. per mezzo di un PC in rete)• Incentivare il telelavoro da edifici/uffici (attrezzati) di proprietà del Cantone presenti nella città in cui si abita
Parcheggi e altro	<ul style="list-style-type: none">• Costo del posteggio aziendale in rapporto alla distanza sede di lavoro-domicilio• Obbligare i funzionari che lavorano vicino al posto di lavoro ad usufruire dei mezzi pubblici• Mettere a disposizione dei funzionari, i parcheggi utilizzati dai Gran Consiglieri quando sono inutilizzati• La tariffa dei parcheggi aziendali deve tenere conto dell'affitto di soli 5 giorni a settimana• Eseguire gli interventi di manutenzione delle strade nazionali lavorando sempre su 3 turni (per 24 ore)• Gestire meglio la pianificazione dei semafori

ALLEGATO 5: SUDDIVISIONE DEI COMUNI

Comuni con una stazione ferroviaria sull'asse TILO

Airolo
Arbedo Castione
Balerna
Biasca
Bironico
Bodio
Cadempino
Cadenazzo
Capolago
Chiasso
Contone
Cugnasco- Gerra
Faido
Gerra Gambarogno
Giubiasco
Gordola
Lamone
Locarno
Lugano
Magadino
Melano
Melide
Mendrisio
Mezzovico
Paradiso
Quartino
Quartino-Cadepezzo
Ranzo
Riazzino
Riva San Vitale
S. Antonino
S.Nazzaro-Vairano
Taverne
Tenero
Toricella-Taverne
Vira Gambarogno
Vira Mezzovico

Valli del Sopraceneri e Mesolcina

Roveredo e dintorni
Val Leventina
Valle di Blenio
Valle Verzasca
Vallemaggia

Comuni in zone discoste

Acquarossa	Contra	Orselina
Agarone	Corzoneso	Personico
Airolo	Cureglia	Pianezzo
Alto Malcantone - Vezio	Curio	Pianezzo (Paudo)
Ambri	Dalpe	Piano di Peccia
Aquila	Davesco	Piazzogna
Aranno	Davesco-Soragno	Piotta
Arcegno	Dongio	Pollegio
Arogno	Faido	Ponte Capriasca
Arosio	Fescoggia	Porto Ronco
Arzo	Figino	Porza
Astano	Coimo di Druogno, Italia	Prosito
Augio	Frasco	Purasca
Aurigeno	Gandria	Ranzo
Avegno Gordevio	Gerra Verzasca (Valle)	Riva San Vitale
Banco	Giornico	Rodero, Italia
Banco di Bedigliora	Gnosca	Rodi Fiesso
Bedigliora	Golino	Ronco s/ascona
Besazio	Isonne	Roveredo
Bidogno	Lavorgo	Roveredo Capr.
Bignasco	Ligornetto	Rovio
Bigorio	Lodano	Ruvigliana
Blenio Olivone	Lopagno	Sagno
Bodio	Lostallo	Salorino
Bogno	Ludiano	San Pietro
Bosco Luganese	Luino	Semione
Brione s/Minusio	Luino, Italia	Sessa
Brissago	Madonna del Piano	Sigirino
Brusino Arsizio	Maggia	Someo
Cadro	Malvaglia	St. Antonio- Melera
Cagiallo	Marolta	Stabio
Cama	Medeglia	Tesserete
Cantù, Italia	Mergoscia	Torre
Capriasca	Migliaglia	Tremona
Capriasca Cagiallo	Molare	Vacallo
Carabbia	Morcote	Vaglio
Carabietta	Motto	Vairano
Carena	Motto Blenio	Valcolla
Carona	Muggio	Valle di Blenio

Castel San Pietro	Novaggio	Vernate
Cavergno	Novazzano	Vico Morcote
Cerentino	Oggio	Zürich
Chironico	Olivone	
Comano	Origlio	