

Sempre più aziende e comuni impegnati per una mobilità sostenibile



Fabienne Bonzanigo,
Sezione della mobilità

Potenziare le infrastrutture di trasporto, ma anche utilizzarle in modo sempre più efficiente, tramite una migliore organizzazione della mobilità: a quest'ultimo obiettivo mira in particolar modo il progetto "Mobilità aziendale", varato dal Dipartimento del Territorio nel 2007. Esso stimola ditte e amministrazioni comunali con almeno 50 addetti a trovare soluzioni alternative al trasporto individuale motorizzato (TIM) per gli spostamenti pendolari e professionali dei loro dipendenti.

Il progetto ha conosciuto un successo crescente: anche nel 2010 il numero delle aziende coinvolte è aumentato e, soprattutto, molte sono passate dalle fasi preliminari a quelle di attuazione di un Piano di mobilità aziendale. Durante questi primi quattro anni sono stati svolti puntuali sondaggi nelle aziende coinvolte allo scopo di conoscere le scelte di mobilità dei dipendenti per gli spostamenti legati all'attività lavorativa. A quattro anni dal lancio dell'iniziativa è dunque il momento di trarre un bilancio: i risultati che emergono dalle 10.000 osservazioni raccolte, dettagliate in un rapporto pubblicato dalla Sezione della Mobilità¹ ed eseguito su mandato esterno dalla ditta di statistica e data mining Tiresia, sono sintetizzati qui di seguito.

¹ Sezione della mobilità (2011): *Mobilità aziendale. Bilancio 2007-2010*, Bellinzona.



foto Ti-Press / Samuel Golay

Sfruttare le alternative

Il progetto², promosso dal Dipartimento del territorio in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti, è stato avviato ad inizio 2007 con la pubblicazione della "Guida alla mobilità aziendale". Concretamente, si fornisce consulenza ad aziende e amministrazioni comunali affinché si dotino di un piano di mobilità aziendale. Quest'ultimo propone una serie di obiettivi e di misure per offrire un'alternativa al TIM, adattati alla specifica situazione e alle necessità espresse dai dipendenti. Le misure possono essere interne (esercizio di una navetta aziendale, messa a disposizione di biciclette, ecc.) o far capo a mezzi e servizi predisposti dall'ente pubblico, quali l'abbonamento Arcobaleno aziendale (v. riquadro). Ed è stata proprio questa la misura

² La Sezione della mobilità collabora strettamente con l'analogo programma a livello federale "Gestione della mobilità aziendale": al fine di questo articolo la distinzione a parte di aziende e comuni toccati anche dall'iniziativa nazionale non è necessaria. Va comunque evidenziato che la rispondenza in Ticino al progetto federale è stata molto superiore a quella riscontrata negli altri Cantoni. Per maggiori informazioni si rimanda al rapporto citato nella nota precedente.

più adottata, a pari merito con il car pooling/Liberalauto per il quale ci si appoggia all'apposito sito creato dalla RSI³. Segue, tra i provvedimenti, una migliore gestione dei parcheggi, in particolare con l'introduzione di una tassa di posteggio aziendale il cui introito serve a finanziare le altre misure di mobilità sostenibile del Piano di mobilità aziendale.

Le ditte che occupano una proporzione elevata di frontalieri ritengono inoltre necessari l'offerta di posteggi nelle zone di confine destinati al car pooling, nonché l'ampliamento del numero di parcheggi Park & Ride alle stazioni ferroviarie (si veda la differente percentuale nell'uso del veicolo privato tra dipendenti frontalieri e residenti in Ticino, v. tab. 1). La messa in sicurezza di alcuni percorsi ciclabili potrebbe inoltre incentivare l'utilizzo della mobilità lenta per raggiungere il posto di lavoro.

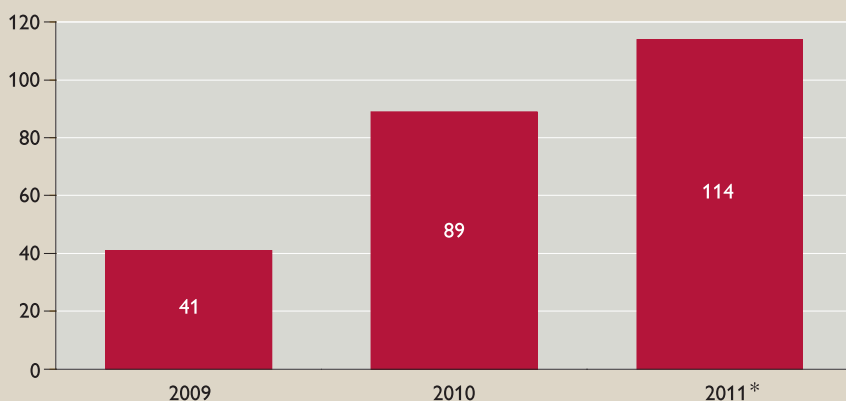
³ www.liberalauto.ch: le aziende che aderiscono all'azione vi creano una propria sezione.

Raddoppiati, tra il 2009 e il 2010, i contratti per l'abbonamento Arcobaleno aziendale

L'abbonamento Arcobaleno aziendale è un titolo di trasporto personale, di validità annuale, scontato per i collaboratori alle dirette dipendenze di una ditta. È rilasciato alle aziende che stipulano un contratto con la Comunità Tariffale Ticino e Moesano (CTM). Lo sconto offerto ai dipendenti da parte della CTM varia da un minimo del 5% a un massimo del 25%, in funzione dell'ulteriore contributo finanziario concesso dall'azienda: più la partecipazione di quest'ultima è alta (mediamente è stata del 22%) maggiore è lo sconto concesso dalla CTM.

In un solo anno i contratti tra aziende e CTM sono più che raddoppiati, passando da 41 a 89 a fine 2010, cifra che si traduce in ben 2.249 abbonamenti aziendali personali, 656 dei quali a beneficio di nuovi utenti del trasporto pubblico. E positiva si annuncia l'evoluzione 2011 già dopo pochi mesi.

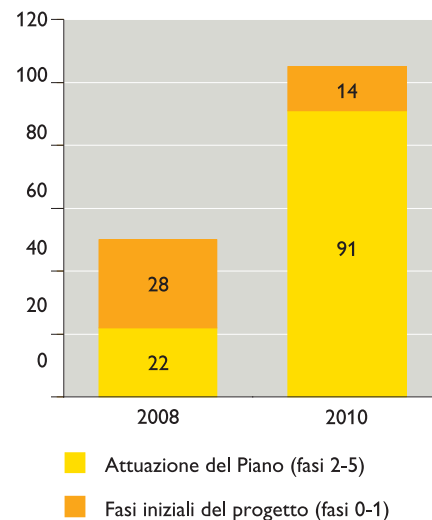
Numero di aziende con Arcobaleno aziendale



* Sono inclusi solo i dati del 1° trimestre.

Fonte: Sezione della mobilità 2011, Bellinzona.

A Numero di aziende coinvolte nel progetto a fine 2008 e 2010



Fonte: Rapporto sulla Mobilità aziendale. Bilancio 2007-2010, Sezione della mobilità, Bellinzona.

Ampio potenziale di crescita

In Ticino⁴ vi sono 493 aziende (pubbliche o private) con oltre 50 dipendenti (43 con più di 250 addetti): l'iniziativa ne coinvolge 105 (su 128 contattate), ovvero circa un quinto. Di queste, 91 sono già impegnate nelle fasi di attuazione. Particolarmente significativi sono la notevole crescita, rispetto al 2008, del numero di ditte coinvolte (+110%) così come il forte aumento della percentuale di quelle già impegnate in uno dei momenti di attuazione: nel 2008 erano il 44%, nel 2010 l'87% (v. graf. A).

Le aziende coinvolte sono ubicate soprattutto nelle regioni più toccate dal pendolarismo in entrata, infatti 51 sono nel Luganese e 26 nel Mendrisiotto, mentre nell'intero Sopraceneri sono "solo" 28 (19 nel Bellinzonese, 9 nel Locarnese e Valli).

V'è dunque ancora un notevole potenziale di sviluppo per il progetto, che sarà ulteriormente promosso tramite workshop destinati alle aziende e la creazione di una piattaforma di discussione, che permetta di mettere in rete i piani di mobilità aziendale e faciliti lo scambio delle "best practices". Un particolare sforzo sarà inoltre fatto per la sua diffusione in quelle aree cantonali ad alta densità di posti di lavoro toccate ancora solo parzialmente dall'iniziativa (Piano di Magadino, Castione, Veduggio).

⁴ Fonte: Censimento federale delle aziende 2008.

1 Mezzo principale utilizzato dai pendolari, per luogo di residenza

	Luogo origine: tutti	Luogo origine: Canton Ticino	Luogo origine: Provincie di Como e Varese
Mobilità lenta	11,2	17,3	0,1
Piedi	7,8	12,1	0,0
Bicicletta	3,3	5,2	0,1
Trasporto pubblico	9,2	12,8	2,0
Bus	4,1	6,1	0,3
Treno	5,1	6,7	1,8
TIM	75,9	67,6	91,2
Auto come guidatore	70,8	60,7	89,4
Moto/Motorino/Scooter	5,1	6,9	1,8
Auto come passeggero (car pooling)	3,8	2,3	6,7
Totale	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto sulla Mobilità aziendale. Bilancio 2007-2010, Sezione della mobilità, Bellinzona.

«Il progetto per ora tocca soprattutto il Sottoceneri; sarà esteso ad altre aree cantonali».

Io vado al lavoro così: i risultati di un ampio sondaggio tra i dipendenti

Nell'ambito del progetto di Mobilità aziendale sono stati interpellati, tramite questionario, i dipendenti di 45⁵ ditte. Sono così state raccolte quasi 10.000 (9.657) osservazioni valide sulle abitudini di mobilità pendolare. Evidentemente i risultati di questa particolare inchiesta non possono essere estesi all'insieme della realtà cantonale, ma rappresentano comunque un'importante banca dati sulla base della quale possono essere elaborate le future strategie operative. Il 63,7% di chi ha risposto validamente al questionario risiede in Ticino, il 32,1% nelle province di Como e Varese, il 2,4% in altre località mentre l'1,8% non ha fornito questo dato. L'informazione concernente il luogo di residenza è rilevante, poiché vi è una netta differenza nell'uso del veicolo privato tra frontalieri e residenti nel Cantone.

L'auto privata resta predominante, ma...

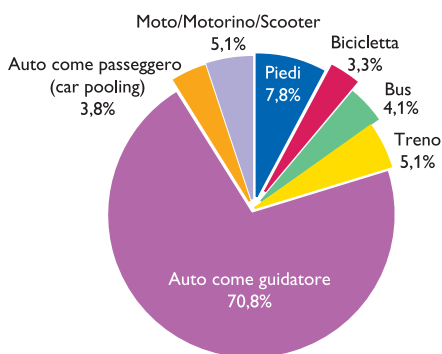
L'autovettura privata resta il mezzo di trasporto principale per i movimenti pendolari, è infatti utilizzata da 7 intervistati su 10 (v. graf. B). Tuttavia esistono forti differenze nel suo uso, in funzione del ramo economico dell'azienda, del settore di residenza e del luogo di lavoro.

La percentuale di automobilisti raggiunge infatti il 90% in alcuni stabilimenti industriali, mentre risulta inferiore al 60% nei servizi bancari e nelle amministrazioni comunali (settore quest'ultimo nel quale si registra la maggior mobilità lenta).

Si nota inoltre come il 13% dei pendolari che risiedono nel Cantone utilizza il trasporto pubblico, percentuale che scende al 2% tra coloro che provengono dalle province limitrofe. Per contro il car pooling è molto più diffuso tra i frontalieri rispetto ai residenti in Ticino (6,7% contro 2,3%) (v. tab.1). Queste nette differenze spiegano anche le richieste, di cui si è detto in precedenza, formulate dalle ditte con un'elevata quota di frontalieri.

Vi sono poi differenze basate sull'ubicazio-

B Mezzo principale usato per gli spostamenti pendolari



Fonte: Rapporto sulla Mobilità aziendale. Bilancio 2007-2010, Sezione della mobilità, Bellinzona.

ne dell'azienda: la percentuale più elevata di utilizzo del TIM è nel Mendrisiotto (87,9% di coloro che lavorano nella regione), mentre l'uso più frequente del mezzo pubblico lo riscontriamo fra coloro che lavorano nel Luganese (17,7%) (v. tab.2). Ciò dipende da più fattori: una maggior

quota di frontalieri nelle ditte del Mendrisiotto rispetto alle altre regioni, una più elevata percentuale di aziende del terziario (di norma ubicate nei centri degli agglomerati) e una miglior offerta di trasporto pubblico nel Luganese.

Poco meno della metà dei dipendenti (47,7%) effettua spostamenti professionali. L'uso dell'autovettura, privata o aziendale, resta predominante (79,8%); tuttavia la quota di spostamenti a piedi, in bici o coi mezzi pubblici è incoraggiante (17,5%) (v. graf. C).

Rinuncio all'auto se...

L'aspetto forse più interessante del sondaggio verte sulla disponibilità degli intervistati a passare dal TIM a un'altra forma di trasporto, in particolare i mezzi pubblici, il car pooling e la navetta aziendale. In generale infatti la percentuale di chi è disposto, con o senza condizioni, a rinunciare al veicolo privato per passare a una delle tre forme di trasporto citata è attorno al 60% (la somma delle due colonne con risposta affermativa, per

2 Mezzo principale utilizzato dai pendolari, per destinazione

	Bellinzonese	Locarnese	Luganese	Mendrisiotto	Totale
Mobilità lenta	18,5	22,4	7,3	5,1	11,2
Piedi	11,2	13,6	6,4	4,2	7,8
Bicicletta	7,4	8,8	0,9	0,9	3,3
Trasporto pubblico	9,4	6,9	17,7	1,6	9,2
Bus	3,8	3,3	8,2	1,1	4,1
Treno	5,7	3,6	9,4	0,5	5,1
TIM	68,3	69,2	72,4	87,9	75,9
Auto come guidatore	61,3	64,6	66,3	85,2	70,8
Moto/Scooter/Motorino	6,9	4,6	6,1	2,7	5,1
Auto come passeggero (car pooling)	3,8	1,5	2,6	5,4	3,8
Totale	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Rapporto sulla Mobilità aziendale. Bilancio 2007-2010, Sezione della mobilità, Bellinzona.

«Il car pooling è più diffuso tra i frontalieri, mentre il trasporto pubblico è usato soprattutto per le ditte ubicate nel Luganese».

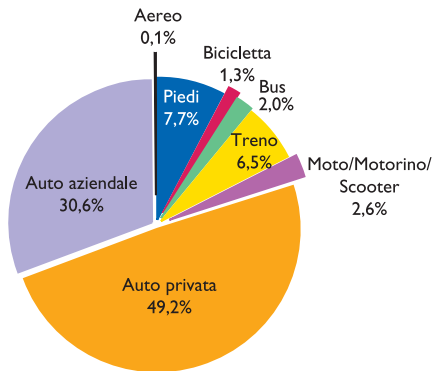
⁵ Si tratta delle aziende che hanno svolto il sondaggio della Sezione della mobilità: su tutte le ditte partecipanti al progetto alcune ditte hanno svolto autonomamente la raccolta dei dati, altre non l'hanno eseguita, altre ancora lo faranno nel corso del 2011.

3 Disponibilità all'utilizzo di un mezzo di trasporto diverso rispetto al TIM per recarsi al lavoro

	No	No, abito troppo lontano	Si	Si, a determinate condizioni	Totale
Mezzi pubblici	42,5	0,0	6,5	51,0	100,0
Car pooling	39,3	0,0	34,0	26,7	100,0
Bicicletta	40,2	43,0	5,9	10,9	100,0
Navetta aziendale	39,5	0,0	24,6	35,9	100,0
Totale	40,4	11,5	17,3	30,8	100,0

Fonte: Rapporto sulla Mobilità aziendale. Bilancio 2007-2010, Sezione della mobilità, Bellinzona.

C Mezzo principale usato per gli spostamenti professionali



Fonte: Rapporto sulla Mobilità aziendale. Bilancio 2007-2010, Sezione della mobilità, Bellinzona.

ognuna delle tre categorie, si aggira sempre sul 60%, v. tab. 3). Vediamo i tre casi.

Il 57,5% dei soggetti si dichiara disposto a effettuare il passaggio dal TIM al TP. Per la netta maggioranza però solo a determinate condizioni, in particolare la presenza di buone coincidenze con l'orario lavorativo, la vicinanza delle fermate alla ditta e al domicilio, un tempo di viaggio di poco superiore a quello col TIM e un contributo finanziario dell'azienda per l'acquisto di un abbonamento.

Il 60,7% degli intervistati è invece (potenzialmente) disponibile al car pooling: il 34% dei dipendenti senza formulare particolari richieste, il 26,7% solo a precise condizioni. Tra le più citate troviamo: garanzia del rientro a domicilio in caso di necessità urgente, poca perdita di tempo, ricerca di soluzioni alternative per effettuare attività sul percorso pendolare⁶, organizzazione di partner affidabili da parte dell'azienda.

Percentuale simile per la navetta aziendale: il 60,5% è disposto a utilizzarla al posto del mezzo privato. Il 35,9% degli automobilisti è disposto a compiere questo passo solo a specifiche condizioni: le principali sono l'aver orari combinati con quelli lavorativi, un tempo massimo di trasporto non

4 Aspetti qualitativi degli spostamenti pendolari effettuati con l'auto come guidatore

	Non proprio d'accordo	Più o meno d'accordo	Totale
Richiedono troppo tempo	56,1	43,9	100,0
Costano troppo	47,9	52,1	100,0
Sono poco confortevoli	78,6	21,4	100,0
Sono poco sicuri	73,0	27,0	100,0
Sono fonte di stress	53,8	46,2	100,0
Devono essere più rispettosi dell'ambiente	25,5	74,5	100,0

Fonte: Rapporto sulla Mobilità aziendale. Bilancio 2007-2010, Sezione della mobilità, Bellinzona.

superiore di 1,5 volte a quello col TIM e la puntualità. Il 24,6% è invece disposto ad utilizzare la navetta aziendale senza particolari condizioni.

Da sottolineare infine che il 16,8% degli intervistati sarebbe pure disposto a recarsi al lavoro in bicicletta (con o senza condizioni).

Infine, l'indagine ha raccolto anche considerazioni sui movimenti pendolari effettuati con l'automobile proprio da chi la utilizza. Sono emersi soprattutto i seguenti aspetti. Il primo è che anche chi usa il veicolo privato si rende conto che il traffico

pendolare dovrebbe essere più rispettoso dell'ambiente; il secondo è che il tragitto casa-lavoro-casa con il proprio mezzo motorizzato è considerato troppo costoso. Inoltre gli automobilisti ritengono che i viaggi pendolari richiedono troppo tempo e che sono una fonte di stress (v. tab 4). Tutte queste affermazioni confermano dunque come, con le opportune misure, ci sia ancora un buon margine di manovra per una riduzione del TIM pendolare a favore di forme di mobilità più rispettose dell'ambiente e della salute. ■

foto Ti-Press / Donato Morello



⁶ In molti casi i pendolari approfittano del loro spostamento per svolgere altre attività (le principali: accompagnamento di persone, per esempio i figli a scuola, acquisti e svago). Durante il viaggio di andata ciò concerne un dipendente su cinque, in quello di ritorno quasi uno su due. Evidentemente questo aspetto condiziona il passaggio dal TIM ad altra forma di trasporto.