

L'ARIA CAMBIA



Bilancio 2007-2012

Mobilità aziendale

Marzo 2013



Dipartimento del territorio
Divisione dello sviluppo territoriale e della mobilità
Sezione della mobilità



Indice

1. Introduzione	3
I PARTE: Progetto mobilità aziendale 2007-2012.....	5
2. Obiettivi del progetto.....	5
3. Funzionamento del progetto	5
3.1 IL PROGETTO A LIVELLO CANTONALE	5
3.2 IL PROGETTO A LIVELLO NAZIONALE	6
3.3 LA STRUTTURA ORGANIZZATIVA	7
3.4 L'ITER PROCEDURALE	8
3.5 LE RISORSE A DISPOSIZIONE.....	9
3.6 LE MISURE.....	9
4. Stato del progetto di mobilità aziendale al 31.12.2012	10
5. Situazione progetti sotto l'egida di SvizzeraEnergia	13
II PARTE: Attività per avanzamento del programma	15
6. Attività per il raggiungimento degli obiettivi.....	15
6.1 IL MOBILITY MANAGER AZIENDALE (MMA).....	16
6.2 PROGETTI E ATTIVITÀ LEGATI ALLA MOBILITÀ SOSTENIBILE	18
6.3 GIORNATE DELLA MOBILITÀ AZIENDALE NEI COMUNI.....	19
6.4 NETWORK DELLA MOBILITÀ AZIENDALE	20
7. Conclusioni	20
ALLEGATO I: SCADENZARIO SVIZZERA ENERGIA.....	22
ALLEGATO II: SINTESI DEI DATI RACCOLTI TRAMITE I SONDAGGI.....	24
ALLEGATO III: LISTA AZIENDE	26

Abbreviazioni

DT	Dipartimento del territorio
MMA	Mobility Manager Aziendale
MobAz	Mobilità aziendale
PMA	Piano di mobilità aziendale
SE	Svizzera Energia
SM	Sezione della mobilità
TIM	Trasporto individuale motorizzato
TP	Trasporto pubblico
UFE	Ufficio federale dell'energia

1. Introduzione

Con la pubblicazione nel febbraio 2007 della “Guida alla mobilità aziendale”, in collaborazione con le Commissioni regionali dei trasporti, il **Dipartimento del territorio (DT)** ha avviato il **progetto di mobilità aziendale (MobAz)** con lo scopo di **incentivare le aziende e i Comuni a trovare delle soluzioni di mobilità sostenibile atte ad ottimizzare gli spostamenti legati all’attività lavorativa**. Il progetto si concentra sugli spostamenti dei collaboratori, in particolare gli spostamenti pendolari – tragitto casa-lavoro-casa - e gli spostamenti professionali. In Ticino circa il 25% del totale degli spostamenti quotidiani avviene lungo il tragitto casa-lavoro, mentre il 7% è relativo a spostamenti professionali. Osserviamo che esistono altre forme di traffico che riguardano l’impresa che non sono però contemplate dal programma cantonale, ci riferiamo al traffico dei fornitori e a quello dei clienti/visitatori.

Chi si reca al lavoro con il trasporto individuale motorizzato (TIM) si rende conto ogni giorno come diventi sempre più lungo il tempo trascorso in auto per compiere la medesima tratta. In prossimità degli agglomerati, dove si concentra la maggior parte dei posti di lavoro, le strade sono sovente intasate. Lo stesso vale per le vie che portano ai principali valichi doganali, visto che ogni giorno vengono a lavorare in Ticino oltre 55'500 frontalieri. Vi è quindi sempre più nella popolazione la consapevolezza che per far fronte al costante aumento (+ 2/3% per anno) fisiologico del traffico – come illustrato dai grafici che riportano l’evoluzione sulle strade nazionali e cantonali – non è sufficiente intraprendere unicamente importanti investimenti a livello infrastrutturale, come previsto dai Piani regionali dei trasporti, ma è necessaria altresì l’attuazione di misure complementari a livello organizzativo e di ottimizzazione delle infrastrutture e dei servizi di trasporto.

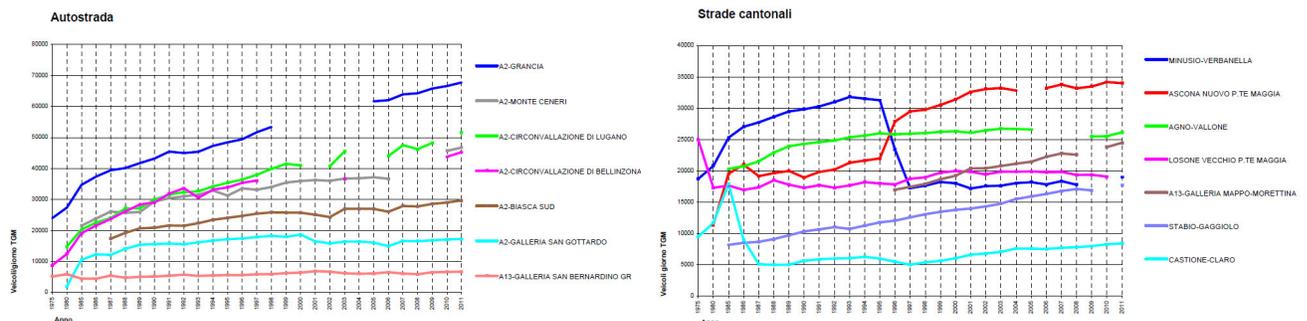


Grafico 1: Evoluzione del traffico in Ticino (autostrada e strade cantonali)

L’accessibilità alle attività economiche risulta essere un fattore competitivo importante e per tale motivo occorre che anche gli operatori economici contribuiscano a promuovere un uso efficace delle infrastrutture e dei servizi di trasporto già disponibili sul territorio. In tal senso i piani di mobilità aziendale, elaborati dai consulenti della mobilità per le aziende, sono volti a razionalizzare e, possibilmente, ridurre l’uso del TIM nei tragitti pendolari e nelle trasferte professionali. I numerosi benefici diretti ed indiretti derivanti dalle misure contenute nei piani di mobilità aziendale sono a favore delle aziende stesse che li promuovono e dei loro dipendenti ma anche dell’intera collettività. Il termine “mobilità aziendale” tra gli “addetti ai lavori” è sovente utilizzato quale denominatore comune per un insieme di misure gestionali che promuovono la **mobilità sostenibile**.

I risultati raccolti in questi anni mostrano che la sensibilità delle aziende e dei Comuni su questa tematica è crescente e che **questo progetto potrà contribuire ad un cambiamento di mentalità nelle abitudini di mobilità dei lavoratori.**

La mobilità diventa sempre più un fattore determinante per lo sviluppo economico e sociale di un territorio e per questo motivo il processo di ottimizzazione deve essere in grado di coinvolgere tutti gli attori che hanno a che fare con il territorio: Confederazione, Cantone, Comuni, aziende e singoli individui. **È solo con la partecipazione attiva di tutti che la mobilità potrà svilupparsi in un percorso sostenibile a beneficio dell'intera collettività.**

Il presente rapporto illustra le attività svolte nel 2012 e i risultati raggiunti dall'avvio del progetto.

I PARTE: Progetto mobilità aziendale 2007-2012

2. Obiettivi del progetto

L'obiettivo generale del progetto MobAz è quello di sensibilizzare le aziende, gli enti locali e le persone che vi lavorano, al problema della mobilità pendolare e professionale. In particolare, esso si rivolge alle aziende e alle amministrazioni comunali che impiegano almeno cinquanta persone e si colloca in un'ottica di azione di breve-medio periodo nell'intento di contenere il trend di crescita del traffico stradale, motivando le aziende stesse e i loro collaboratori a trovare soluzioni alternative al mezzo di trasporto individuale motorizzato.

Per raggiungere questo obiettivo le aziende sono incentivate a dotarsi di un Piano di mobilità aziendale (PMA)¹.

3. Funzionamento del progetto

3.1 Il progetto a livello cantonale

A livello cantonale, il progetto MobAz è condotto dalla Sezione della mobilità (SM) grazie ad una rete esterna di consulenti e operatori che aiutano le singole aziende nell'allestimento dei Piani di mobilità. Accanto a questa struttura, il Dipartimento del territorio ha sancito un partenariato con l'AITI e la Camera di commercio, che cooperano nel sensibilizzare le aziende.

La SM si appoggia inoltre ad un coordinatore di progetto, tramite il quale avvengono i contatti con i Comuni e le aziende per la presentazione del progetto. Nel 2012 il Consiglio di Stato ha nominato un nuovo coordinatore.

Presso le aziende che aderiscono il coordinatore svolge un sondaggio tra i dipendenti. L'analisi dei risultati permette di tracciare un quadro delle abitudini di mobilità pendolare e degli spostamenti professionali degli impiegati, in funzione di diversi criteri, e fornisce indicazioni sulla disponibilità dei collaboratori a modificarle. Su questa base l'azienda può, operando tramite risorse interne o facendo capo ad un consulente appositamente formato, allestire il piano di mobilità aziendale, inserendovi le misure che più si adattano alla tipologia degli spostamenti abituali rilevati, alla disponibilità dichiarata di cambiare mezzo di trasporto per recarsi al lavoro e ad eventuali condizionamenti specifici.

¹ Il Piano di mobilità aziendale costituisce uno dei provvedimenti individuati dal Piano di risanamento dell'aria (PRA) 2007-2016 adottato dal Consiglio di Stato nel giugno 2007.

3.2 Il progetto a livello nazionale

La SM collabora strettamente con l'analogo programma a livello federale "Gestione della mobilità aziendale", sostenuto dall'Ufficio federale dell'energia (UFE) nell'ambito di Svizzera Energia (SE) per i Comuni, che si sviluppa su due tipi di progetto che coinvolgono direttamente i Comuni: "SvizzeraEnergia per le aziende" e "SvizzeraEnergia per l'amministrazione comunale".

Per poter essere ammessi al primo progetto occorre annunciarsi entro il mese di gennaio 2011 (data limite per l'inoltro delle istanze di annuncio). Le principali condizioni per la partecipazione a questo programma erano: a) il coinvolgimento di almeno due aziende nello stesso Comune che impiegano un minimo di 50 addetti e b) la partecipazione da parte del Comune tramite finanziamento diretto o prestazioni proprie pari almeno al contributo che SE versa al Comune.

Per poter aderire al secondo tipo di progetto, che si svolge in maniera analoga ed è destinato alle amministrazioni comunali, bisognava presentare l'istanza entro il 2012.

Entrambi i progetti si concluderanno a fine marzo 2013: entro tale data le aziende e le amministrazioni comunali dovranno aver attuato il piano di mobilità aziendale per poter beneficiare dei sussidi dell'UFE.

3.3 La struttura organizzativa

Nella Figura 1 è riportata la struttura organizzativa dei tre progetti citati ai punti che precedono.

Nella parte sinistra, l'organizzazione del progetto cantonale prevede il contatto diretto con la singola azienda, la quale, tramite un consulente o in maniera autonoma, sviluppa un Piano di mobilità aziendale.

La parte centrale rispecchia la struttura del progetto "SvizzeraEnergia per le aziende" nella quale il Comune ha il compito (sempre con il supporto della SM e del coordinatore cantonale) di creare un pool di aziende sul proprio territorio. In questo modo le possibilità di azione diventano più interessanti dato che il Comune gestisce direttamente i sussidi federali messi a disposizione da SE per le aziende. Inoltre, lavorare con dei pool di aziende permette di aumentare la massa critica di utenti che si reca in un determinato punto: ciò può facilitare l'adozione di misure di mobilità sostenibile (ad esempio l'offerta di mezzi pubblici, il car pooling o le navette che possono servire più aziende).

La parte destra della figura evidenzia infine la struttura organizzativa del progetto "SvizzeraEnergia per le amministrazioni comunali".

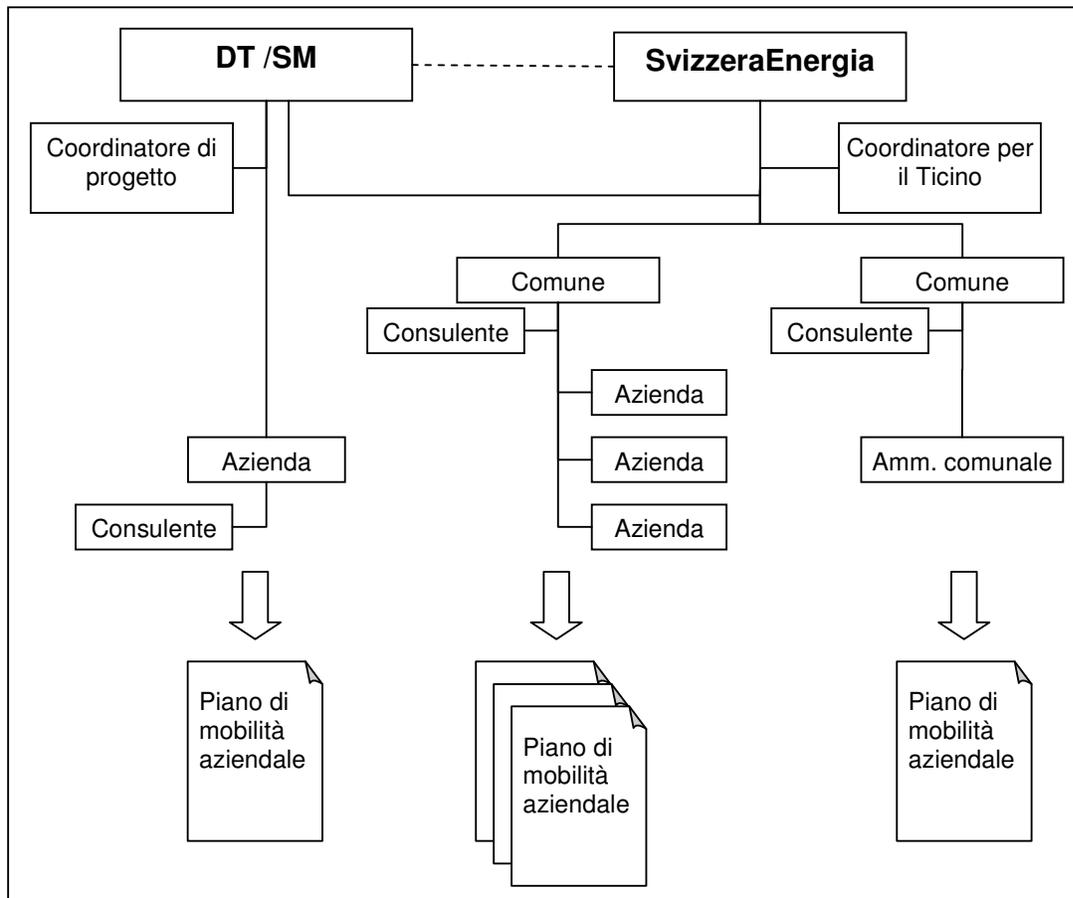


Figura 1: Struttura organizzativa del progetto MobAz.

3.4 L'iter procedurale

L'attuazione di un PMA richiede diverse fasi di lavoro. Nella figura che segue sono riportate tali fasi con le persone che si occupano di implementarle.

Fase	Chi?
<u>Fase 0:</u> - primo contatto con il Comune o l'azienda e invio della documentazione .	- coordinatore cantonale
<u>Fase 1:</u> - nel caso del progetto cantonale, informazione sul progetto MobAz e sulla sua organizzazione tramite una visita presso l'azienda interessata; - nel caso di un progetto "SvizzeraEnergia per le aziende" serata informativa alla quale sono invitate le aziende con almeno 50 dipendenti ubicate sul territorio comunale con lo scopo di informarle sul progetto e di raccogliere il maggior numero possibile di adesioni; - per il programma "SvizzeraEnergia per l'amministrazione comunale" serata informativa rivolta invece ai vari Municipi.	- coordinatore cantonale con ev. rappresentante della SM - coordinatore SE in Ticino, coordinatore cantonale, rappresentante della SM, delegazione municipale - idem
<u>Fase 2:</u> - sondaggio tra i dipendenti; diagnosi della mobilità pendolare e professionale per ogni azienda o Comune; presentazione di un rapporto d'analisi ad ogni singola azienda o Comune. Questi dati permettono di conoscere la situazione di partenza nonché di disporre della base per la definizione delle misure, la valutazione dell'efficacia delle stesse in sede di monitoraggio e bilancio. Nel caso di progetti sotto "Svizzera Energia per le aziende" analisi aggregata dei dati rilevati dalle varie aziende.	- coordinatore cantonale
<u>Fase 3:</u> - allestimento del PMA, tramite definizione degli obiettivi di ottimizzazione della mobilità e scelta delle misure da applicare. Per i progetti di SE l'onere viene supportato dal Comune con l'apporto dei sussidi della Confederazione e si studiano misure applicabili anche a più aziende. Negli altri casi l'onere è a carico della singola azienda.	- consulenti o azienda tramite risorse interne
<u>Fase 4:</u> - adozione del PMA e attuazione delle misure.	- azienda o comune
<u>Fase 5:</u> - Monitoraggio dei risultati	- coordinatore cantonale

Figura 2: Fasi del progetto MobAz per l'attuazione di un Piano di mobilità aziendale.

3.5 Le risorse a disposizione

L'adozione e l'attuazione di un PMA avviene su base volontaria. L'Ente pubblico si pone quindi l'obiettivo di stimolare e incentivare le aziende ad agire in tal senso e a questo scopo mette a disposizione diverse risorse.

A livello cantonale le risorse sono le seguenti:

- informazioni (guida per la mobilità aziendale) e consulenza di base;
- formazione dei consulenti;
- sondaggio tra i dipendenti, valutazione della situazione di partenza e rapporto d'analisi;
- consulenza e accompagnamento nelle varie fasi di progetto;
- contributo di 2'000 franchi per ogni PMA adottato dalle aziende, che contenga almeno due misure di mobilità sostenibile.

L'UFE mette a disposizione i seguenti incentivi:

- contributo di 5'000 franchi per ogni Comune che gestisce un progetto "SvizzeraEnergia per le aziende" per un pool di almeno due aziende;
- contributo di 5'000 franchi per ogni azienda che fa parte di un progetto "SvizzeraEnergia per le aziende" (il contributo viene incassato dall'Ente locale il quale si impegna a fornire i piani di mobilità aziendale alle varie aziende tramite un consulente; ev. residui sono messi a disposizione per il finanziamento delle misure);
- contributo di 2'000 franchi per ogni Comune che realizza un PMA secondo i criteri del programma "SvizzeraEnergia per l'amministrazione comunale".

I Comuni, a loro volta, sono chiamati a contribuire alla gestione dei progetti "SvizzeraEnergia per le aziende" e "SvizzeraEnergia per l'amministrazione comunale" tramite l'impiego di risorse interne oppure con finanziamento diretto.

3.6 Le misure

Le aziende che si dotano di un PMA fanno capo a misure di diverso tipo.

Da un lato vi sono misure "interne", ad esempio l'esercizio di una navetta aziendale, la gestione dei parcheggi o la messa a disposizione di biciclette.

Dall'altro, si può far capo a strumenti messi a disposizione dall'Ente pubblico, in particolare i due seguenti, adottati in collaborazione rispettivamente con le imprese di trasporto pubblico e la Radiotelevisione svizzera (RSI):

- l'abbonamento Arcobaleno aziendale, un abbonamento annuale scontato per i collaboratori alle dirette dipendenze di un'azienda che hanno stipulato un contratto con la Comunità tariffale Ticino e Moesano (CTM); il ribasso per l'utente finanziato dal Cantone² dipende dal contributo concesso da parte dell'azienda;
- la messa a disposizione di aree riservate per le aziende sulla piattaforma per il car pooling www.liberalauto.ch promossa dalla RSI in collaborazione con le associazioni di categoria economiche e degli automobilisti.

4. Stato del progetto di mobilità aziendale al 31.12.2012

Il 2012 ha visto un consolidamento del progetto sul territorio, soprattutto nelle regioni in cui la mobilità pendolare genera elevati carichi di traffico.

La Tabella 1 riporta il numero di aziende attive nel progetto MobAz suddivise in base alle diverse fasi del progetto e per regioni. I dati evidenziano che gli sforzi si sono concentrati soprattutto nelle Regioni dove il problema della mobilità pendolare è più sentito e importante.

Regione	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Totale
Regione Tre valli	0	0	0	0	0	0	0
Regione Bellinzonese	1	2	1	17	0	0	21
Regione Locarnese e Valli	1	0	0	8	1	0	10
Regione Luganese	7	5	7	33	2	0	54
Regione Mendrisiotto	0	5	4	18	6	0	33
Totale	9	12	12	76	9	0	118

Tabella 1: Numero aziende e comuni per fase di progetto e per regione

Il dato più rilevante della tabella 1 è il numero importante di aziende che si trova nella fase 3. Questo significa che 76 imprese hanno elaborato un piano di mobilità aziendale e si apprestano ad implementare le misure in azienda.

La Tabella 2 e la Figura 3 permettono di avere un quadro più preciso sul progetto cantonale di MobAz in rapporto in particolare al programma federale al 31.12.2012.

² Tramite i crediti stanziati con il Decreto legislativo del 24 gennaio 2012 concernente l'attuazione dei provvedimenti per la promozione del trasporto pubblico e della mobilità aziendale previsti nell'ambito del PRA.

	Fase 0	Fase 1	Fase 2	Fase 3	Fase 4	Fase 5	Totale
Aziende: da visitare							
Aziende che potrebbero aderire attivamente al progetto mobilità aziendale	9	2					
Aziende: attive							
Con progetto SvizzeraEnergia per le aziende		5	8	65			
Senza progetto SvizzeraEnergia		4	4	2	8		
Comuni: attivi							
Con progetto Svizzera Energia per l'amministrazione comunale		1		9	1		
Totale	9	12	12	76	9	0	118
Totale	21		97			0	118

Tabella 2: Numero di aziende e di Comuni suddivisi per fase di progetto e per tipo di progetto

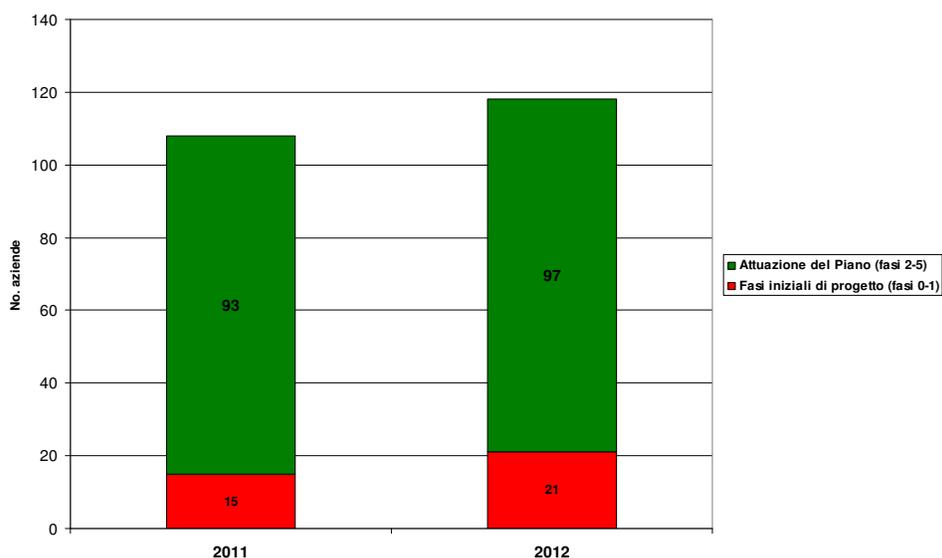


Figura 3 : Numero di aziende coinvolte nel progetto

Come si può rilevare 9 aziende hanno attuato un PMA, che comprende almeno due misure e hanno ricevuto il contributo cantonale. Vi sono poi altre 5 aziende, attualmente ancora nella fase 3 perché rientrano sotto un progetto comunale di SE, che hanno tuttavia già introdotto una serie di misure di MobAz.

Misure inserite nei Piani di mobilità aziendale								
Azienda	Arcobaleno aziendale	Car pooling/Liberalauto	Gestione dei parcheggi	Bike sharing	Navetta aziendale	Mobility (car sharing)	Video conferenza	Informazioni mezzi pubblici
Azienda 1	X		X					
Azienda 2		X			X			
Azienda 3	X	X	X					X
Azienda 4	X	X	X		X	X		X
Azienda 5	X			X				
Azienda 6	X	X						
Azienda 7	X	X		X				
Azienda 8	X						X	X
Azienda 9	X	X		X				
Azienda 10		X	X					
Azienda 11		X			X			
Azienda 12	X	X	X					
Azienda 13		X			X			
Azienda 14		X			X			
Totale	9	11	5	3	5	1	1	3

Tabella 3: Misure applicate dalle aziende che hanno adottato un PMA

Complessivamente sono 43 le aziende che hanno introdotto almeno una misura.

5. Situazione progetti sotto l'egida di SvizzeraEnergia

Nel raffronto con le altre regioni linguistiche della Svizzera notiamo che il Ticino partecipa con successo al programma federale di gestione della mobilità d'impresa. Fin dall'inizio il Ticino ha avuto un'importante adesione al progetto grazie in particolare ad una struttura organizzativa già esistente in seno alla SM. Questo ha permesso di recepire sul nostro territorio in tempi brevi ed efficienti il programma federale. Dei 43 Comuni annunciatisi inizialmente in tutta la Svizzera sotto l'effigie del progetto di SvizzeraEnergia, per un totale di 234 aziende, ben 13 sono Comuni ticinesi per un totale di 78 aziende.

Alla fine del 2012 vi erano nel computo di SE 142 aziende a livello nazionale di cui 65 provengono dal Ticino. Rileviamo che non tutte le aziende sono riuscite a rispettare le scadenze e condizioni poste dal programma di SE (in allegato riportiamo scadenziario e condizioni del programma federale). Da notare infine che il Comune di Chiasso ha partecipato al progetto per la sola amministrazione comunale.

Nessun altro Cantone presenta una diffusione del progetto sul territorio così intensa e un'adesione così elevata di aziende al programma. Questi dati mettono in evidenza le problematiche esistenti e la volontà dei Comuni e delle aziende di contribuire alla ricerca di soluzioni per ridurre il traffico e i suoi impatti negativi.

Delle 65 aziende attive nel programma di SE a fine 2012, 34 avevano introdotto nei termini previsti almeno una misura qualificata concludendo in questo modo la fase 2 del programma, ciò che ha permesso loro di ottenere i sussidi previsti. Per le altre 31 aziende ticinesi partecipanti al programma federale che hanno terminato con successo la fase 1 (vedere documento in allegato), SE ha concesso una proroga fino al 31 marzo 2013 per l'implementazione delle prime misure.

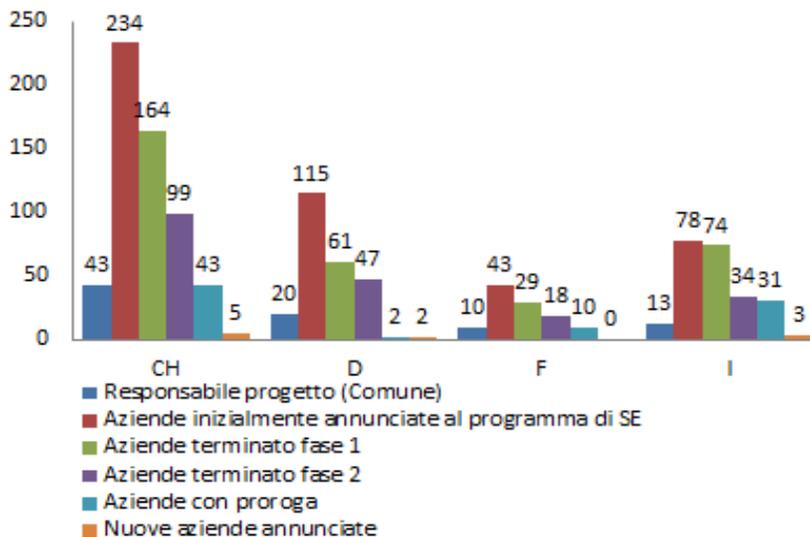


Figura 4: stato del programma di SE al 31.12.2012 nelle tre regioni linguistiche

L'esperienza ha mostrato che la promozione della gestione della mobilità aziendale a livello comunale, necessita spesso di tempi di preparazione e di avvio abbastanza lunghi, che possono estendersi anche su più anni. Questo perché da una parte è necessario che il tema sia discusso e consolidato nelle varie istanze politiche ed amministrative e dall'altra per promuovere i contatti e le relazioni con le ditte presenti sul territorio. Senza dimenticare che spesso, per proporre un tema di questo tipo, anche i Comuni, quali responsabili di progetto, devono mostrarsi attivi e propositivi nel campo della gestione della mobilità (adottando ad esempio una regolamentazione sulla gestione dei posteggi e sulla promozione del trasporto pubblico), azioni che a loro volta necessitano sovente di procedure della durata di alcuni anni.

Il programma di SE per le aziende ed i Comuni termina a fine marzo 2013. Le istanze federali procederanno ad una valutazione del programma 2009-13 che potrebbe sfociare in una nuova edizione per i prossimi anni. Considerati i buoni risultati del programma ottenuti in Ticino, il nostro Cantone è stato designato come rappresentante dei Cantoni nell'ambito del gruppo di lavoro preposto dall'UFE per tale valutazione.

Vista la collaborazione e gli obiettivi comuni sia al progetto cantonale che a quello federale una nuova edizione del programma faciliterebbe il raggiungimento degli obiettivi posti dal Dipartimento.

II PARTE: Attività per avanzamento del programma

6. Attività per il raggiungimento degli obiettivi

Come abbiamo visto nella prima parte di questo documento, dopo un periodo iniziale che ha visto il coinvolgimento di numerose aziende, ora si tratta di accompagnarle nell'implementazione delle misure per raccogliere i frutti del lavoro effettuato. L'obiettivo è quindi il passaggio alla fase 4 per il maggior numero possibile delle 76 aziende che si trovano nella fase 3. Questi risultati dovranno poi essere rilevati da un monitoraggio a livello cantonale che sarà svolto dal coordinatore cantonale con il supporto dei Comuni e delle aziende già dal 2013; questo permetterà di entrare nella quinta fase secondo il programma cantonale di MobAz.

I responsabili comunali ed aziendali dei progetti potranno utilizzare gli strumenti messi a disposizione dalla SM per rilevare a scadenze regolari i dati dei collaboratori sugli spostamenti pendolari e professionali. Un applicativo informatico permetterà di compilare un questionario online.

Negli anni a venire sarà poi importante coinvolgere nuovi Comuni e ulteriori aziende dei 13 Comuni attivi con un progetto e dove saranno già state attuate le misure dei PMA e le misure interaziendali. La collaborazione con il programma federale "SvizzeraEnergia per le aziende" attraverso il coinvolgimento dei Comuni resta molto importante per l'adesione di nuove aziende al progetto.

I vantaggi derivanti dal coinvolgimento attivo dei Comuni – responsabili di progetto - nella gestione della mobilità aziendale ai sensi del programma di SE sono ancora più importanti:

- Il partner di progetto offre una piattaforma attraverso la quale poter instaurare i contatti e gli scambi di esperienze con e tra le aziende.
- Il Comune può sostenere il progetto attraverso misure di ordine giuridico (Ordinanza sui posteggi, misure pianificatorie, licenze edilizie, concetto per la mobilità lenta ...).
- Le esperienze accumulate nell'ambito della campagna in corso mostrano come i Comuni colgano la possibilità di integrare il tema della gestione della mobilità nella pianificazione e nelle linee di sviluppo. Quanto prima ciò avviene, tanto più le condizioni per l'attuazione della gestione della mobilità aziendale risultano favorite dal punto di vista infrastrutturale (p.es. organizzazione di stazioni di car-sharing, posteggi per biciclette, collegamenti pedonali-ciclabili, fermate dei mezzi pubblici, ecc.).
- Il programma permette di raggruppare richieste ed esigenze condivise, rafforzando così la posizione contrattuale del Comune nei confronti di altri attori interessati dal progetto o dai suoi risvolti (p.es. amministrazione cantonale, imprese di trasporto, regione, ecc.). Contemporaneamente si stimola la collaborazione tra aziende che al loro volta possono essere più rappresentative nella difesa dei loro interessi.
- La collaborazione con le ditte permette ai Comuni di considerare nuovi elementi nell'ambito della pianificazione territoriale.
- L'abitudine al lavoro d'équipe interdisciplinare tra attori pubblici e privati.

- Il tema della mobilità aziendale, può offrire lo spunto per l'allestimento di una politica di gestione della mobilità a più ampio respiro. I Comuni partner verranno stimolati da parte dei promotori del progetto a tenere conto della mobilità nell'ambito della propria organizzazione amministrativa.

Si constata come per garantire la collaborazione fra i Comuni e le aziende sia molto importante avere una **struttura organizzativa efficiente**. Come abbiamo visto nella Tabella 1 e 2 le aziende che partecipano al programma di SE si trovano in una fase molto delicata ed importante: hanno concluso l'elaborazione dei piani di mobilità aziendale e si apprestano ad implementarli. Per garantire questo passaggio e capitalizzare in questo modo il lavoro di sondaggio e progettazione fatto negli anni scorsi sarà molto importante il rafforzamento dei ruoli dei diversi attori che partecipano al programma. Laddove possibile occorre promuovere e formalizzare all'interno dell'azienda il ruolo del responsabile dell'implementazione del PMA, in modo che le misure in esso contenute possano essere introdotte con successo e continuità.

Per questo motivo nel corso del 2013 e per gli anni a seguire occorrerà inoltre svolgere le attività seguenti:

- promuovere e rafforzare il ruolo del Mobility Manager aziendale (MMA);
- mantenere e intensificare le sinergie con altri progetti e attività legati alla mobilità sostenibile;
- proporre la giornata della mobilità aziendale nei Comuni;
- consolidare la rete delle relazioni tra i diversi attori della mobilità aziendale.

6.1 Il Mobility Manager Aziendale (MMA)

Per raggiungere gli obiettivi del progetto sarà opportuno riuscire ad identificare e consolidare nelle aziende la funzione del MMA. Quest'ultimo ha l'incarico di ottimizzare gli spostamenti dei dipendenti rendendo operativo il PMA. Nello svolgimento dei suoi compiti collabora con il Coordinatore cantonale. Nel contempo esso informa i vertici dell'azienda dei vantaggi economici diretti ed indiretti con l'obiettivo di assicurare il necessario appoggio finanziario e strategico alle misure di gestione della mobilità aziendale. Osserviamo a tale proposito che nell'ambito del programma di SE, quest'ultima è da intendere come una componente del sistema di gestione aziendale attinente in modo specifico alla mobilità ai sensi di gestione della qualità (ISO 9000) e dell'ambiente (ISO 14001) standardizzati e già codificati.

Il MMA ha il ruolo di interlocutore qualificato con gli altri partner di progetto: Comune e Cantone. Egli dovrà inoltre collaborare con i partner esterni per l'introduzione in azienda delle misure del piano di mobilità aziendale. Questa figura professionale può naturalmente essere già presente in azienda; si tratterebbe di integrare questi compiti nel suo mansionario e garantirle una formazione ed un aggiornamento costante sui temi della mobilità aziendale. Da parte del Cantone sarà necessario supportare questa figura professionale proponendo delle giornate di formazione e dei momenti di aggiornamento e attraverso il portale internet della SM dedicato alla mobilità aziendale (www.ti.ch/mobilita-aziendale).

Le misure che dovranno essere ponderate dal MMA sono molteplici. La scelta delle misure è fortemente dipendente dalle condizioni quadro della singola ditta, come il settore e il tipo di attività, l'ubicazione, l'offerta di trasporto, la provenienza dei dipendenti, ecc., in funzione delle quali si allestirà il piano d'azione.

Le aree di intervento possono essere classificate come segue:

- Trasporto pubblico
- Mobilità ciclabile / pedonale
- Uso combinato / multimodale
- Gestione dei posteggi
- Gestione della flotta
- Guida a basso consumo
- Organizzazione del lavoro (orari di lavoro, telelavoro, ...)
- Car-sharing
- Car-pooling
- Trasferte professionali (regolamento, videoconferenze, ...)
- ecc.

In relazione alle condizioni quadro le misure devono essere scelte in base agli obiettivi di riduzione del TIM e al loro potenziale di risparmio energetico e dovrebbero essere complementari tra di loro in modo da rafforzarne gli effetti. La diversificazione e la complementarietà dei tipi di misure è fondamentale.

Riportiamo di seguito l'elenco delle misure qualificate ritenute dal programma di SE:

- Gestione dei posteggi abbinata al pagamento di un eco-bonus
- Gestione dei posteggi abbinata al car-pooling
- Gestione dei posteggi
- Miglioramento dell'offerta di trasporto pubblico (fermate, frequenza)
- Introduzione e promozione del telelavoro
- Promozione e sussidio per l'uso dei mezzi pubblici
- Creazione di infrastrutture per biciclette, combinata con un'azione di promozione
- Management della flotta aziendale combinata con car-sharing
- Management della flotta aziendale con corsi di guida "ecodrive"
- Regolamento del rimborso spese per promuovere la mobilità lenta, l'uso del trasporto pubblico, il car sharing e il car pooling
- Introduzione e sostegno di un servizio a domicilio (traffico clienti), in combinazione con la gestione dei posteggi.

6.2 Progetti e attività legati alla mobilità sostenibile

In Ticino si contano molteplici iniziative che promuovono la mobilità sostenibile. Proponiamo di seguito un elenco non esaustivo delle principali iniziative a supporto dell'azienda e dell'amministrazione pubblica comunale nell'ambito del progetto MobAz:

1. **Abbonamento Arcobaleno aziendale;** nel caso l'azienda decida di coprire una parte del costo dell'abbonamento per i suoi dipendenti, la CTM, grazie al sostegno del Cantone, riconosce un ulteriore contributo. A partire da un sussidio aziendale minimo del 5%, la CTM è in grado di offrire un contributo equivalente sugli abbonamenti annuali sottoscritti dai collaboratori di una stessa azienda. Per aderire ad Arcobaleno aziendale, il limite minimo di acquisti di abbonamenti dev'essere di almeno 5 per azienda. Il contributo massimo concesso dalla CTM è pari al 15% e si ottiene quando l'azienda finanzia almeno il 15% del costo dell'abbonamento annuale. Ricordiamo che l'abbonamento Arcobaleno contempla tutti i mezzi di trasporto pubblici (treno, tram, bus ecc.). Dalla sua introduzione, nell'autunno 2008 sino a dicembre 2012 sono stati sottoscritti 173 contratti tra aziende o pubbliche amministrazioni con la CTM per l'Arcobaleno aziendale a favore di 8'031 collaboratori di cui 3'063 nuovi utenti del TP. L'abbonamento Arcobaleno aziendale ha avuto un importante successo in particolare nelle ditte del Luganese, dove vi è una buona offerta di TP.
2. **P+Rail nei pressi delle stazioni FFS e FLP;** questa iniziativa è utile per le persone che abitano in località non servite in modo ottimale dai mezzi pubblici. La carta P+Rail permette di parcheggiare l'automobile in una stazione ferroviaria a prezzi contenuti per poi continuare il viaggio utilizzando il treno.
3. **Condividi l'auto (www.liberalauto.ch);** questa campagna, promossa dal Cantone e dalla RSI (in particolare da Rete 1 e Rete 3) con il sostegno delle associazioni economiche e automobilistiche della Svizzera italiana, ha lo scopo di favorire la condivisione del mezzo privato (car pooling). Si tratta di una misura complementare soprattutto nei luoghi che non sono ben serviti dai mezzi pubblici. In particolare l'introduzione di questa misura potrebbe servire per ridurre in modo importante il traffico transfrontaliero. Per le aziende sono messe a disposizione delle aree riservate gratuite. Una ventina quelle attive alla fine del 2012.
4. **Ecodrive:** l'iniziativa Quality Alliance Eco-Drive (QAED), supportata da SE e dalla Fondazione Centesimo per il Clima, ha l'obiettivo di sensibilizzare le persone riguardo ad una tecnica di guida intelligente che combina risparmio economico, riduzione delle emissioni e maggiore sicurezza (www.ecodrive.ch).
5. **Campagna sugli ecoincentivi:** lo scopo di questa campagna, coordinata da InfoVel su mandato del Cantone, è d'incentivare l'acquisto di veicoli energeticamente efficienti tramite bonus sull'imposta di circolazione per alcune categorie di veicoli ed esoneri per le tecnologie più efficienti (www.ti.ch/ecoincentivi).

6. **Ebike Ticino:** è un programma promosso da InfoVel e sostenuto dall'UFE volto ad incentivare la mobilità ciclabile introducendo le biciclette elettriche sul territorio del Cantone. Per questa ragione, ebike Ticino ha creato una rete comprendente rivenditori, Comuni e una piattaforma d'informazione (www.ebiketicino.ch).
7. **Progetti di bike sharing:** queste iniziative, promosse dai Comuni e sostenute dal Cantone e dal Gruppo di sostegno itinerari ciclabili, hanno lo scopo di promuovere la mobilità ciclabile. Esse consistono nella messa a disposizione da parte del Comune di biciclette collocate in diversi punti di parcheggio automatizzati. I cittadini che sottoscrivono un apposito abbonamento possono utilizzare le biciclette durante il giorno con l'obbligo di riconsegnarle in una delle stazioni dopo l'uso.
8. **Campagna di promozione dell'uso della bicicletta (bike to work / bike to school):** nel corso del 2012 è stata promossa da parte del DT la campagna nazionale "Bike to work. Al lavoro in bici" patrocinata da Pro Velo Svizzera (www.biketowork.ch) alla quale hanno partecipato 20 aziende ticinesi. Dalla fine del 2012 il DT finanzia l'iniziativa nazionale "Bike to school. A scuola in bici" sempre promossa da Pro Velo Svizzera (www.bike2school.ch).
9. **Mobility Car Sharing:** il car sharing consiste nella condivisione dell'uso di un'auto tra più utenti. Leader svizzero nel settore è l'associazione Mobility. Pur non essendo ancora molto diffusa in Ticino, la cultura del car sharing può diventare uno strumento efficace in particolare per gli spostamenti professionali (www.mobility.ch).
10. **Etichetta energia per le automobili** assicura un'informazione trasparente sul consumo d'energia e le emissioni di CO₂ dei veicoli nuovi e anche delle auto usate (www.ambiente.tcs.ch; www.etichettaenergia.ch).

6.3 Giornate della Mobilità Aziendale nei Comuni

Nel corso del 2013 si intende lanciare le **giornate della Mobilità Aziendale nei Comuni**. Questi incontri, essenzialmente rivolti alle aziende che hanno partecipato al programma di SE e che si trovano nella fase d'implementazione delle misure ma anche a nuove aziende interessate alla tematica, verteranno anzitutto sulla presentazione dei PMA elaborati dai consulenti della mobilità e su uno scambio di best practice delle misure attuate. La collaborazione con le ditte permetterà ai Comuni di considerare nuovi elementi nell'ambito della pianificazione territoriale. I Comuni potranno tener conto in futuro del progetto di MobAz anche nell'ambito dell'insediamento di nuove aziende. Quanto prima ciò avviene, tanto più le condizioni per l'attuazione della gestione della mobilità aziendale risulteranno favorite dal punto di vista infrastrutturale (per es. organizzazione di stazioni per il car sharing, pensiline per biciclette, collegamenti pedonali-ciclabili, fermate dei mezzi pubblici, posteggi di attestamento per il car pooling, ecc.). Nella presentazione dei PMA si darà particolare rilievo alla dimensione sovra-aziendale dei piani per cogliere le opportunità di collaborazioni pubblico-privato nell'implementazione di certe misure, spesso non attuabili a livello di singola impresa. Andranno valutate anche soluzioni intercomunali.

Le giornate della Mobilità Aziendale nei Comuni potranno inoltre dare maggiore **visibilità** al progetto e all'impegno delle aziende e dei Comuni in questo ambito e più in generale al programma cantonale di MobAz.

6.4 Network della Mobilità Aziendale

Per dare maggiore supporto al progetto MobAz risulta decisivo lo scambio di esperienze tra i diversi enti attivi su più fronti.

A tal scopo occorre consolidare il dialogo tra i diversi settori dell'amministrazione cantonale e mettere in rete i diversi progetti che trattano il tema della sostenibilità in ambito di mobilità aziendale e che si relazionano con le ditte stesse.

Le giornate della mobilità aziendale nei Comuni indicate sopra fungeranno pure da piattaforma di discussione con i consulenti della mobilità aziendale, riconosciuti dal DT, che hanno elaborato i piani di MobAz nell'ambito del programma di SE, oltre che con gli attuali partner di progetto (AITI, Camera di commercio, CTM, CRT, ecc.).

Per i prossimi anni la SM intende pure continuare a collaborare con SvizzeraEnergia, responsabile del programma federale della gestione della mobilità nell'impresa. Questa collaborazione si rivela molto proficua e servirà per arricchire le competenze della SM in questo ambito e promuovere una piattaforma di informazioni, strumenti di lavoro ed esempi sulla pianificazione e gestione della mobilità. Inoltre questa collaborazione faciliterà i rapporti con gli altri cantoni nella ricerca in particolare di best practice da promuovere anche in Ticino.

7. Conclusioni

I sondaggi eseguiti negli anni passati nelle aziende³ permettono le seguenti riflessioni conclusive.

Dal lato della domanda si è potuto constatare che il mezzo di trasporto più utilizzato per recarsi al lavoro è l'auto come guidatore (circa 7 persone su 10 lo utilizzano). Per contro si registra una discreta percentuale di utilizzo del mezzo pubblico (in Ticino circa una persona su 10 ne fa uso). I dati evidenziano inoltre che la percentuale di utilizzo dei mezzi pubblici è più elevata nei centri urbani rispetto alle zone dove si trovano le principali aree industriali del Canton Ticino.

I pendolari hanno inoltre mostrato una certa disponibilità nel voler modificare le loro abitudini di trasporto sostituendo l'auto come guidatore con altri mezzi di trasporto più sostenibili. Per esempio circa il 60% degli intervistati sarebbe disposto ad utilizzare i mezzi pubblici se vi fosse una buona coincidenza fra gli orari di lavoro e quelli di trasporto e la fermata dei mezzi pubblici fosse più vicina al luogo di lavoro, così come se ricevesse un contributo sul costo dell'abbonamento da parte del datore di lavoro.

Dal lato dell'offerta alcune imprese ritengono che le alternative di trasporto debbano sovrapporsi in maniera più mirata alla specifica domanda di mobilità. Per esempio l'organizzazione di posteggi di attestamento nelle zone di confine destinate al car pooling e la possibilità di ampliare il numero di parcheggi adiacenti le stazioni ferroviarie (a costi equiparati nelle varie stazioni con l'obiettivo di ottimizzare la sinergia di trasporto combinato auto-ferrovia) potrebbero ulteriormente incentivare l'auto condivisa o l'uso del mezzo pubblico.

³ In totale sono stati effettuati 84 sondaggi aziendali che hanno coinvolto oltre 23'000 persone.

Dai dati raccolti vi è inoltre un parere molto concorde e diffuso: gli spostamenti casa-lavoro-casa dovrebbero essere più rispettosi dell'ambiente. Il tempo di viaggio e lo stress risultano invece due fattori che influenzano negativamente gli spostamenti pendolari. In altre parole si vorrebbero privilegiare i principi su cui si basa il progetto MobAz: soluzioni di mobilità sostenibile che abbiano più rispetto per l'ambiente, alternative di trasporto che possano incrementare l'accessibilità alle aziende e nello stesso tempo ridurre lo stress da viaggio, sembrano proprio sovrapporsi alle esigenze delle persone che regolarmente effettuano il tragitto pendolare per recarsi sul luogo di lavoro.

Sulla base dei dati raccolti in questi anni si può quindi affermare che nel medio-lungo periodo le misure di mobilità sostenibile potranno trovare una ulteriore espansione anche quando l'ampliamento dell'offerta di mobilità collettiva sui principali assi di transito e all'interno delle principali aree industriali sarà realizzata.

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.

In questo contesto, la politica della mobilità aziendale avviata nel 2007 dal Dipartimento del territorio si basa sull'approccio volontaristico ed è improntata a stimolare le aziende a riflettere sulla mobilità dei propri dipendenti e a renderla più sostenibile. Grazie alla collaborazione con SE e al coinvolgimento dei Comuni si è instaurata una rete di relazioni che ha finora portato 97 aziende delle 118 coinvolte ad avviare un progetto e 43 aziende ad implementare almeno una misura. Tra di esse la più diffusa è indubbiamente l'abbonamento arcobaleno aziendale.

Gli obiettivi prioritari per il 2013 possono essere riassunti come segue:

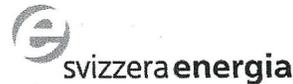
- coinvolgimento di ulteriori aziende per l'avvio di un progetto di MobAz;
- avanzamento dalla fase 3 (allestimento del PMA) alla fase 4 (attuazione delle misure) da parte del maggior numero di aziende possibile;
- avvio della fase 5 (monitoraggio) per le aziende che hanno implementato le misure previste dal loro PMA;
- organizzazione di una giornata della mobilità aziendale nei Comuni.

A questi si aggiungono gli altri obiettivi menzionati al capitolo 6 per cui ci si attiverà dal 2014.

Nei prossimi anni occorrerà ad esempio intensificare i buoni rapporti creati e sostenere le aziende nell'attuazione dei piani sviluppati.

Su questi presupposti è perciò importante che il Canton Ticino possa mantenere l'attuale impegno politico a favore della mobilità aziendale considerando che le abitudini sia delle persone che delle aziende medesime non si modificano da un giorno all'altro ma necessita di molto tempo.

ALLEGATO I: SCADENZARIO SVIZZERA ENERGIA



2. Scadenario e condizioni fino alla fine del Programma, marzo 2013

A seguito dell'estensione resasi necessaria con le ultime candidature di gennaio 2011, la Direzione ha deciso di posticipare la conclusione del Programma al 31 marzo 2013. Ciò comporta anche lo spostamento delle altre scadenze. Si chiede quindi a tutti i partecipanti al programma di prendere in considerazione il seguente calendario, che sostituisce tutti gli altri precedenti scadenziari menzionati nei contratti e nel *Capitolato d'oneri per i responsabili di progetto del Programma* (Allegato 2 dei contratti).

quando	cosa	controlling
agosto 2011	Seconda circolare 2011 ai responsabili di progetto con istruzioni per la preparazione del rapporto intermedio da consegnare entro la fine di settembre 2011. Inviti per le giornate informative nella Svizzera romanda, nel Ticino (settembre 2011) e nella Svizzera tedesca (primavera 2012).	
settembre 2011	Giornata informativa Giubiasco: lunedì 5 settembre 2011 Giornata informativa Plan-Les-Quates; venerdì 2 settembre 2011	Verifica: Lista partecipanti
30.09.2011	Ultimo termine per la consegna del Rapporto intermedio 2011: consegna (data del timbro postale) con tutti i documenti necessari per ricevere il contributo di base di 5000.- Fr. e della prima rata pro azienda di 1'000.- Fr. Tutte le ditte partecipanti ai programma sono note (dichiarazione di partecipazione sottoscritta dalle ditte) e hanno effettuato l'analisi della situazione di partenza, utilizzando il foglio excel messo a disposizione. I risultati delle analisi delle ditte e le dichiarazioni di partecipazione sono allegati al rapporto intermedio.	Formulario relativo al rapporto intermedio riempito da parte del responsabile di progetto Verifica della ricezione entro il 30.09.2011 delle dichiarazioni di partecipazione delle ditte e delle analisi delle situazioni di partenza.
31.10.2011	Ultimo termine per la fatturazione da parte del responsabile di progetto del contributo di base di 5000.- Fr. e della prima rata pro azienda di 1'000.- Fr. (previo rispetto delle condizioni contrattuali per il diritto al versamento). Dopo il 31.10.2011, questi contributi non potranno essere richiesti!	Verifica autorizzazione e versamento dei contributi
febbraio 2012	Prima circolare 2012 a tutti i responsabili di progetto: Invito alla giornata informativa nella Svizzera tedesca., scadenziario e attività previste fino alla fine del Programma; resoconto sui rapporti intermedi 2011.	
marzo/aprile 2012	Giornata informative nella Svizzera tedesca (pianificata nell'ambito del Salone della mobilità di Zurigo).	Verifica: Lista partecipanti
agosto 2012	Seconda circolare 2012 ai responsabili di progetto con scadenziario e richieste relative ai contenuti del rapporto intermedio per il 30.09.2012. Ev. previsioni sulla continuazione del Programma "Mobilità aziendale"	



quando	cosa	controlling
30.09.2012	Ultimo termine per la consegna del Rapporto intermedio 2012: consegna (data del timbro postale) con tutti i documenti necessari per ricevere la seconda rata pro azienda di 3'000.- Fr. Dichiarazione da parte della direzione di ogni ditta che la gestione della mobilità è stata integrata nel management aziendale. Piano di gestione della mobilità aziendale e informazione sulle misure adottate al 30.09.2012.	Rapporto intermedio del responsabile di progetto. Piano della mobilità aziendale delle ditte. Misure adottate da parte delle ditte. Dichiarazione delle ditte dell'integrazione della gestione della mobilità nel management aziendale.
31.10.2012	Ultimo termine per la fatturazione da parte del responsabile di progetto della seconda rata pro azienda di 3'000.- Fr. (previo rispetto delle condizioni contrattuali per il diritto al versamento). Dopo il 31.10.2011, questi contributo non potranno essere richiesti!	Verifica autorizzazione e versamento dei contributi
gennaio 2013	Ultima circolare del Programma "mobilità aziendale" 2008-2012. Resoconto ai responsabili di progetto sul rapporto intermedio. Scadenario per la conclusione dei lavori. Invio dei formulari per il responsabile di progetto (rapporto finale) e per le ditte (dichiarazione della valutazione e integrazione della gestione della mobilità nel management aziendale).	
31.03.2013	Ultimo termine di consegna (data del timbro postale) per i documenti che autorizzano l'erogazione dell'ultima rata di finanziamento di 1'000.- Fr. pro azienda: Tutti i responsabili di progetto inoltrano la documentazione elettronica di valutazione delle ditte che hanno partecipato e compilano il formulario di chiusura del progetto. I formulari di dichiarazione della valutazione e di integrazione della gestione della mobilità nel management aziendale dovranno essere sottoscritti da ogni ditta. I responsabili di progetto emettono la fattura per l'ultima rata del finanziamento di 1'000.- Fr. pro azienda che ne dà diritto.	Rapporto finale del responsabile di progetto. Dichiarazioni delle ditte. Formulari di valutazione elettronici.
primavera 2013	Cerimonia di chiusura e eventuale Kick-off della continuazione del Programma.	
giugno 2013	Rapporto finale	Conteggi di chiusura Valutazione del programma

I responsabili di progetto sono cortesemente invitati a conservare lo scadenziario!

ALLEGATO II: SINTESI DEI DATI RACCOLTI TRAMITE I SONDAGGI

Conoscere le abitudini di mobilità pendolare degli individui è una buona base di partenza e un metodo per portare a conoscenza dei collaboratori il progetto MobAz. Le osservazioni raccolte tramite i sondaggi rappresentano però anche una banca dati importante e utile per valutare le misure di mobilità sostenibile.

Circa il 64% delle persone intervistate ha dichiarato di provenire dal Canton Ticino mentre un terzo proviene dalle vicine Province di Varese e Como. Accanto a questi valori medi si riscontrano delle importanti differenze tra le aziende. Questo significa che le imprese possono essere confrontate con problemi di mobilità differenti. In particolare in alcune aziende il tasso dei frontalieri raggiunge oltre l'80% e le misure da adottare nei piani di mobilità aziendale non possono essere sviluppate senza tenere in considerazione l'aspetto del frontalierato.

Come mostra la Tabella 1, circa il 76% dei pendolari utilizza il TIM quale mezzo di trasporto principale per recarsi al lavoro (l'auto come guidatore è utilizzata dal 70.7% degli interpellati). Per contro si registra una percentuale dell'11.0% nell'utilizzo della mobilità lenta (dovuta soprattutto ai dati raccolti presso le Amministrazioni comunali). L'8.3% ha dichiarato di utilizzare il trasporto pubblico quale mezzo principale per effettuare gli spostamenti pendolari. Anche in questo caso si registrano importanti differenze a dipendenza del ramo economico e della località delle aziende.

Mezzo principale	Totale
Mobilità lenta	11.0%
Piedi	7.3%
Bicicletta	3.7%
Trasporto pubblico	8.3%
Bus	3.9%
Treno	4.4%
TIM (trasporto individuale motorizzato)	75.8%
Auto come guidatore	70.7%
Moto/Scooter/Motorino	5.2%
Auto come passeggero (car pooling)	4.9%
Totale	100.0%

Tabella 1: Mezzo di trasporto principale utilizzato dai pendolari per recarsi al lavoro.

Come si può osservare dalla Tabella 2, i frontalieri che provengono dalle provincie di Como e Varese hanno un comportamento simile in termini di mobilità che si differenzia però da quello dei ticinesi. Fra i pendolari che risiedono in Ticino il trasporto pubblico è utilizzato da oltre il 12.0% della popolazione rispetto ad una percentuale del 2.0% circa dei frontalieri. Per contro il car pooling è molto più diffuso fra i pendolari frontalieri rispetto ai residenti in Ticino.

Mezzo principale	TI - CO - VA	Ticino	Como	Varese
Mobilità lenta	11.5%	18.1%	0.1%	0.3%
Piedi	7.8%	12.2%	0.1%	0.2%
Bicicletta	3.8%	5.9%	0.1%	0.0%
Trasporto pubblico	8.8%	12.6%	2.1%	2.3%
Bus	4.1%	6.3%	0.4%	0.2%
Treno	4.7%	6.4%	1.7%	2.0%
TIM (trasporto individuale motorizzato)	75.2%	66.4%	92.4%	88.9%
Auto come guidatore	69.9%	59.5%	90.4%	85.9%
Moto/Scooter/Motorino	5.3%	6.9%	2.0%	3.0%
Auto come passeggero (car pooling)	4.7%	3.1%	5.8%	8.8%
Totale	100.0%	100.0%	100.0%	100.0%

Tabella 2: Mezzo di trasporto principale utilizzato dai pendolari, suddivisione per luogo di origine.

In alcuni casi la scelta del mezzo utilizzato per recarsi da casa al luogo di lavoro è determinata anche dalle attività svolte durante il percorso casa-lavoro o lavoro-casa. Circa un quinto degli intervistati svolge un'attività durante il percorso di andata casa-lavoro (in gran parte si tratta di attività di accompagnamento di persone: figli o famigliari). Sul percorso di ritorno le maggiori attività sono quelle legate agli acquisti, allo svago o all'accompagnamento di persone. La frequenza delle attività svolte durante il viaggio di ritorno è circa il doppio rispetto a quella del viaggio di andata.

Fra i dati raccolti vi sono anche quelli che riguardano gli spostamenti professionali che rientrano pure fra gli obiettivi strategici del progetto MobAz. In effetti, la necessità di spostarsi con il mezzo proprio per motivi professionali potrebbe portare all'utilizzo dell'auto anziché un mezzo alternativo. I dati raccolti evidenziano però che la maggioranza degli individui non si sposta mai durante l'orario di lavoro per motivi professionali. Chi si sposta per scopi professionali lo fa soprattutto con la propria auto oppure con l'auto aziendale

Frequenza	%
Mai	52.3%
Di rado	26.7%
da 1 a 3 volte settimana	12.0%
da 4 a 6 volte settimana	9.0%
Totale	100.0%

Tabella 3: Frequenza delle trasferte professionali

Mezzo utilizzato per gli spostamenti professionali	%
Piedi	7.7%
Bicicletta	1.3%
Bus	2.0%
Treno	6.5%
Moto/Motorino/Scooter	2.6%
Auto privata	49.2%
Auto azienda	30.6%
Aereo	0.1%
Totale	100.0%

Tabella 4: Mezzo di trasporto utilizzato per gli spostamenti professionali

ALLEGATO III: LISTA AZIENDE

BELLINZONESE	LOCARNESE	LUGANESE	MENDRISIOTTO
Bellinzona: ABAD Amministrazione Comunale Amministrazione Cantonale Antonini & Ghidossi Azienda Elettrica Ticinese Banca dello Stato Ente Ospedaliero Cantonale Istituto di Ricerca in Biomedicina La Regione Raiffaisen Salvioni Arti Grafiche Ticino Turismo Giubiasco: Amministrazione Comunale ACR Casa Anziani Aranda Chocolat Stella Credit Suisse Ferriere Cattaneo Forbo FTIA S. Antonino: Migros	Locarno: Amministrazione Comunale Clinica St. Chiara Novartis Ospedale regionale Schindler Elettronica SES Losone: Agie Minusio: Lombardi Riazzino: Officine Ghidoni Turbomach	Agno: Mikron Bioggio: B-Souce Galvolux Ginsana Guess Europe Sagi Kerrhawe Südpack Cadempino: Audemars Luxury Goods Premec Zambon Caslano: Bally Chocolat Alprose Sormani Sandro Grancia: FCLS Lugano: Amministrazione Comunale Cardiocentro Cerbios-Pharma Clinica Luganese Cornèr Banca Deloitte Ente Ospedaliero Cantonale Comunità familiare Price Waterhouse Manor Radiotelevisione Svizzera Italiana Servizio cure a domicilio Price Waterhouse Unione Banche Svizzere Unione Farmaceutica Università Svizzera Italiana Manno: Ambrosetti SUPSI Massagno: Amministrazione Comunale Mezzovico-Vira: Aptar Pharma Brughera Casram Enerproject Fixit-TI SA Ghielimport Hydac Kummier + Matter Manz Isolazioni Water-Line Muzzano: Aziende Industriali di Lugano Corriere del Ticino Gruppo Fabbri - Divisione Film Plastar Gruppo Fabbri - Divisione macchine Waldys Paradiso: Amministrazione Comunale Fiat Holding Hotel Eden Vezia: Associazione Bancaria Ticinese	Balerna: Amministrazione Comunale Chicco d'oro DSV Logistics Fiege Logistica Fondazione Provvida Madre Frieden Manor Valcambi Chiasso: Amministrazione Comunale Coldrerio: Hugo Boss Mendrisio: Amministrazione Comunale Adaxys Argor Haereus Consitex Diantus Foxtown Metallux OSC Riri USI Università Svizzera Italiana Novazzano: Precicast Stabio: Amministrazione Comunale Farone Ferriere FZ Sonick Mes Montansthal North Face Novametal Punto Fresco Rapelli VF International Fondazione Realini