

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.

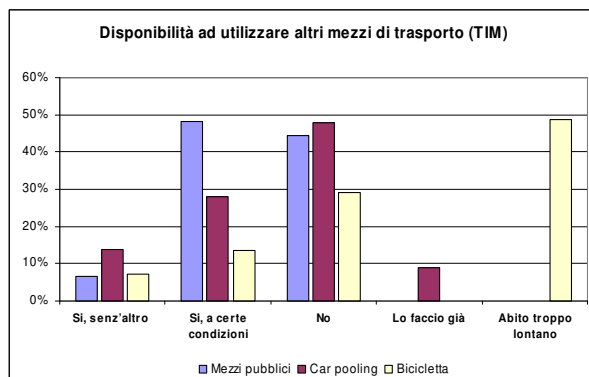
Meno della metà dei dipendenti – più precisamente il 41% - effettua regolarmente degli *spostamenti professionali* (missione), utilizzando principalmente l'auto privata (48%) o l'auto aziendale (29%). Solo l'8% si sposta con il treno, mentre il 14% utilizza un mezzo lento (bicicletta, a piedi).

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.

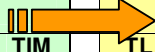
Sono ben il 76% i dipendenti domiciliati nei comuni limitrofi alla Capitale che fa un uso regolare del TIM. Come per i residenti di Bellinzona le condizioni al cambiamento sono relative al servizio degli autobus (le ultime corse dalla stazione FFS verso i comuni limitrofi partono intorno alle ore 19!)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