Zeitschrift: Collage : Zeitschrift für Raumentwicklung = périodique du développement territorial = periodico di sviluppo territoriale

Herausgeber: Fédération suisse des urbanistes = Fachverband Schweizer Raumplaner

Band: - (2015)

Heft: 3

Artikel: Un nuovo approccio al tema della mobilità in Ticino

Autor: Corso Talento, Federica

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-958100

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 15.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Un nuovo approccio al tema della mobilità in Ticino

FEDERICA CORSO TALENTO
Sezione della mobilità, Canton Ticino.

La situazione viaria in Ticino è sempre più problematica: soprattutto in prossimità degli agglomerati e durante le ore di punta il traffico è congestionato, con conseguenze negative per l'economia e per la popolazione. Le soluzioni individuate dal Dipartimento del territorio si articolano su più livelli e differenti fronti: a corto termine si vogliono modificare i comportamenti dei pendolari tramite misure di mobilità aziendale, fra cui si propongono il car pooling, la facilitazione per l'ultimo chilometro, la gestione efficiente dei posteggi e una collaborazione sinergica fra le aziende. Tutto ciò conterrà i flussi di traffico, migliorando la situazione viaria, la qualità di vita e le condizioni quadro per il tessuto economico.

La crescita della mobilità avvenuta negli ultimi 20 anni rende indispensabile una riorganizzazione che verta su principi di sostenibilità. Gli attuali livelli di congestione del traffico e di inquinamento (atmosferico e acustico), i tempi dilatati degli spostamenti e l'aumento dell'incidentalità, si riflettono inesorabilmente sulla qualità della vita di ciascun cittadino.

212'000 addetti [1] raggiungono quotidianamente il luogo di lavoro in Ticino dal proprio domicilio: il 65.3% [2] di loro lo fa in automobile con un grado di occupazione fra i più bassi in Svizzera [3]. Parlare di mobilità aziendale, in Ticino, significa dunque riferirsi soprattutto delle 130'000 autovetture che circolano con una sola persona a bordo durante le ore di punta del mattino, come della sera.

Le aziende sono confrontate con i costi di realizzazione di parcheggi per i collaboratori, dai ritardi con cui spesso viene raggiunto il posto di lavoro, da situazioni oggettive di stress e inefficienza. Gli impiegati devono sostenere i costi dell'auto, gestire la perdita di tempo quotidiana in colonna, fare i conti con una scarsa qualità di vita e un peggioramento della salute in generale. La collettività tutta subisce dunque gli effetti negativi del traffico, dall'inquinamento al degrado dello spazio pubblico. Il 30% circa degli addetti, inoltre, è frontaliere [4] e si concentra, in ingresso come in uscita, ai 22 valichi doganali che separano il Ticino dall'Italia. Più di un terzo degli ingressi totali avviene ai valichi di Chiasso-Strada, Chiasso-Brogeda e Stabio-Gaggiolo [5], confermando la regione del Mendrisiotto come la più sollecitata: il Mendrisiotto, infatti, è non solo meta (destinazione) di lavoro [6] ma anche by-pass forzato per raggiungere la vicina regione di Lugano [7].

Come agire? Quali soluzioni offrire ad un Cantone ormai stremato da spostamenti quotidiani le cui modalità sembrano apparentemente impossibili da modificare? Le scelte individuali in materia di mobilità sono fortemente influenzate da abitudine, disponibilità del posteggio a destinazione e percezione (molto diffusa) della convenienza dell'uso dell'automobile.

La sola offerta di alternative all'auto non è sufficiente per indurre un cambiamento importante. Non esiste, evidentemente, la bacchetta magica né, tantomeno, esistono soluzioni immediate e indolori: il cambiamento nella scelta del mezzo di trasporto è indissolubilmente legato ad un cambiamento altrettanto radicale del comportamento e della mentalità. Ridurre il traffico individuale motorizzato e riportarlo ad un livello di fluidità accettabile sono tra i primi obiettivi perseguiti dal Dipartimento del Territorio diretto da Claudio Zali, attraverso una strategia globale di mobilità aziendale, basata su 5 punti: 1. Conoscere, 2. Formare, 3. Sensibilizzare, promuovere, comunicare, 4. Accompagnare l'attuazione, 5. Offrire consulenza.

1. Conoscere

Per offrire soluzioni efficaci, occorre conoscere a fondo il problema. Per questa ragione si è proceduto, nel corso del 2014, ad una approfondita analisi. Il primo passo è stato rappresentato dall'inchiesta e dal sondaggio a tutti i valichi di frontiera, che ha permesso di valutare i flussi di traffico. In seguito sono stati censiti i posteggi nella fascia di confine italiana per valutare le potenzialità del car pooling. Infine sono stati definiti i comparti industriali sensibili nel Mendrisiotto e, entro il 2015, si provvederà a completare il censimento di mobilità aziendale, che definirà le origini degli addetti.

2. Formare

Oltre a definire i dettagli del quadro conoscitivo è fondamentale che tutti i tecnici che operano nel ramo della mobilità aziendale siano formati ed aggiornati. La redazione delle Linee guida per l'elaborazione dei piani di mobilità e la giornata di formazione svolta in dicembre 2014 hanno permesso di uniformare le conoscenze e trasmettere la strategia adottata a livello cantonale.

3. Accompagnare l'attuazione

Una volta ridefinita la strategia e formati gli operatori, si è trattato di veicolare il nuovo modo di procedere. Per far passare il messaggio sono stati organizzati Forum e Convegni in collaborazione con altri enti, fra cui il I convegno cantonale sulla mobilità aziendale ed i Forum sulla mobilità aziendale con Comuni ed aziende.

[1] USTAT, 2012.
[2] Microcensimento, 2005.
[3] 1.07 persone per auto, Microcensimento, 2005.
[4] 61'593 frontalieri in totale, USTAT, IV trimestre, 2014.
[5] 32.7% delle entrate totali, Sondaggio ai valichi di frontiera, 2014.
[6] Occupa il 18.65 degli addetti totali, Ufficio federale di Statistica, 2012.
[7] Occupa il 47.5% degli addetti totali, Ufficio federale di Statistica, 2012.

[ILL. 1]

[ILL.1] La bicicletta: una soluzione all'ultimo chilometro. (Foto: Cantone Ticino, Dipartimento del Territorio)

4. Sensibilizzare, promuovere, comunicare

Le aziende e gli enti che decidono di impegnarsi in favore di una mobilità sostenibile sono poi da sostenere e accompagnare nell'attuazione dei Piani di mobilità aziendale. Oltre a ciò, vanno testati progetti pilota a favore delle aziende. Fra questi segnaliamo il progetto car pooling per la Valle del Vedeggio e per l'Amministrazione Cantonale, il progetto Picchi di traffico per ridurre i flussi di traffico durante le ore di punta e l'istituzione della figura di Coordinatore regionale della mobilità aziendale che favorisce l'armonizzazione delle misure a livello sovra-aziendale. Più aziende, infatti, possono manifestare le stesse problematiche, ed è bene individuare soluzioni comuni, con grande risparmio per le aziende e vantaggi tangibili per i Comuni coinvolti.

5. Offrire consulenza

In ultima istanza, il Dipartimento del territorio è a disposizione, in qualità di Centro di Competenza, di Comuni e aziende per una consulenza mirata.

Lo strumento che permette di passare dalla strategia alla pratica è il Piano di mobilità aziendale, che individua e definisce le misure da applicare nell'azienda. Il piano di mobilità aziendale è lo strumento imprescindibile per giungere ad una soluzione di mobilità che soddisfi i criteri di sostenibilità ed allo stesso tempo le necessità di dipendenti ed azienda. Esso comporta l'analisi del contesto in cui è inserita la ditta e la modalità di spostamento dei propri dipendenti in modo da proporre un modello alternativo che tenga conto di tutti i fattori, dall'offerta di trasporto pubblico, alle infrastrutture esistenti, fino alla provenienza ed alle esigenze dei dipendenti.

Il Piano, oltre ad analizzare la situazione e identificare le soluzioni propone la strategia di messa in atto e la valutazione continua di quanto applicato, in modo che sia uno strumento dinamico e adeguato alle condizioni mutevoli della mobilità.

Ricordiamo di seguito alcune delle principali misure che vengono implementate:

— abbonamenti Arcobaleno aziendale: i dipendenti delle aziende che aderiscono all'iniziativa possono ottenere a prezzo agevolato un abbonamento annuale per il trasporto pubblico;

— gestione dei posteggi: basata sull'attribuzione dei posti auto in azienda, è dettata dalla funzione/attività svolta dalla ditta, dalle distanze o dal tempo di percorrenza dalla sede al domicilio dell'impiegato e dalla validità delle alternative all'automobile privata. In questo modo, i posteggi saranno a disposizione solo dei dipendenti che ne hanno effettivamente bisogno e non di chi può avvalersi di un'alternativa;

— car pooling: attraverso un progetto pilota, è stata lanciata la piattaforma pool2job, che consente di formare le squadre facendo affidamento su un sistema integrato di posteggi dedicati e la possibilità di rientro a casa garantito;

— sussidi per l'acquisto di bus-navetta aziendali: avvicinandosi all'origine dei propri dipendenti, e formando equipaggi mirati, si offre un servizio di trasporto verso la sede della ditta.

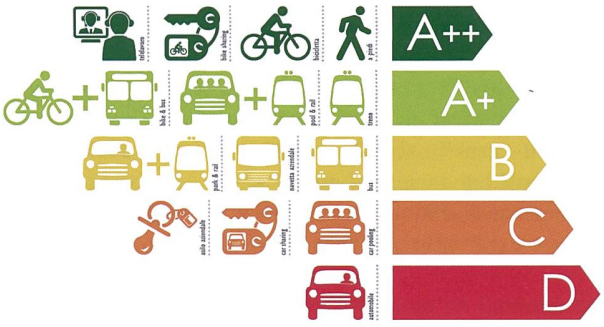
— ultimo chilometro: la rivalutazione e il potenziamento della mobilità lenta è alla base del cambiamento di mentalità. In collaborazione fra Cantone, Comuni e aziende si persegue la realizzazione di nuovi e sempre più attrattivi percorsi pedonali, corsie e piste ciclabili nonché sistemi di bike sharing che permettano di percorrere l'ultimo Km in modo efficiente.

Infine, per muovere le aziende al cambiamento è stata elaborata una strategia cantonale per il contenimento dei posteggi.

La riduzione dei posteggi si declina attraverso l'eliminazione tout court dei posteggi abusivi, la riduzione del numero dei posti auto concessi alle nuove edificazioni e la proposta di una Tassa di collegamento.

Si sono censiti tutti i posteggi e con la collaborazione dei Comuni interessati si è provveduto all'eliminazione di quelli abusivi. In breve si sono raggiunti ragguardevoli risultati. A titolo esemplificativo, il solo Comune di Mendrisio, nel mese di febbraio 2015, ha eliminato 800 stalli: i risultati già si percepiscono lungo le strade intorno alla città.

La modifica del Regolamento cantonale sui posteggi privati (RCPP), da poco approvata dal Consiglio di Stato, è volta a contenerne la proliferazione: il regolamento riduce il fabbisogno massimo di riferimento in funzione dell'offerta di trasporto pubblico.



[ILL. 2] Le misure di mobilità e la loro classe energetica. (Fonte: Cantone Ticino, Dipartimento del Territorio)

Per disincentivare l'utilizzo del mezzo privato si è poi proposta una «tassa di collegamento». La modifica dell'articolo 35 della Legge cantonale sui trasporti pubblici del 1994 pone le basi legali per tassare i posteggi dei generatori di grandi correnti di traffico (aziende con oltre 50 posteggi) ai quali potrebbe essere richiesto un contributo compreso tra 1.00 e 2.50 CHF/posteggio/giorno. Qualora questa fosse approvata, il ricavato sarebbe completamente destinato al finanziamento del trasporto pubblico. La modifica di legge è oggi in fase di preparazione e deve ancora essere avvallata da Governo e Parlamento.

Una efficace gestione dei parcheggi rientra in una visione più ampia di mobilità sostenibile, a favore di un riequilibrio tra le differenti modalità di trasporto.

Una nuova mobilità allo stesso tempo sostenibile ed efficiente non è utopia.

RÉSUMÉ

Le Tessin adopte une nouvelle approche de la mobilité

Au Tessin, les problèmes de trafic deviennent toujours plus préoccupants. Aux heures de pointe, des bouchons se forment systématiquement dans et à proximité des agglomérations, avec les conséquences négatives que cela entraîne pour l'économie et la population. Les solutions élaborées par le Département cantonal du territoire s'articulent à différents niveaux. L'objectif est de modifier à court terme le comportement des pendulaires à travers une série de mesures dans le domaine de la mobilité d'entreprise. En encourageant le covoiturage, en facilitant l'accès au dernier kilomètre, en mettant en place une gestion efficace du stationnement et en favorisant la collaboration entre les entreprises, le Canton entend fluidifier le trafic, tout en améliorant la qualité de vie et en créant des conditions-cadres plus favorables pour l'exercice des activités économiques.

ZUSAMMENFASSUNG

Das Tessin geht neue Wege in der Mobilität

Die Verkehrssituation im Tessin spitzt sich zu. Zu Stosszeiten sind die Strassen in den Agglomerationsräumen durch den motorisierten Verkehr verstopft. Diese Situation hat negative Konsequenzen auf Wirtschaft und Bevölkerung. Das Tessiner Bau- und Umweltdepartement reagiert auf verschiedenen Ebenen mit Lösungen. Mit Massnahmen auf dem Gebiet der Betriebsmobilität möchte der Kanton das Verhalten des Pendlerverkehrs verändern. Dabei sollen Fahrgemeinschaften, ein verbesserter Anschluss an den letzten Kilometer, eine effizientere Parkplatzbewirtschaftung und die Zusammenarbeit zwischen den einzelnen Betrieben den Verkehrsfluss eindämmen. Diese veränderte Verkehrssituation soll bessere Rahmenbedingungen für die Wirtschaft und die Lebensqualität schaffen.