

GESTIONE DELLA MOBILITÀ E TRAFFICO PENDOLARE

Proposte di soluzione per le aziende svizzere

DI COSA SI TRATTA?

La presente guida ha l'obiettivo di offrire alle aziende la possibilità di elaborare una strategia di mobilità sostenibile con riferimento alle abitudini del personale pendolare. Le misure proposte sono suddivise in base all'ubicazione dell'azienda e al modello di tempo di lavoro adottato. Sulla base di questa guida, l'azienda può scegliere le misure che ritiene più appropriate. L'elenco non è esaustivo e propone alcune idee da cui trarre spunto per organizzare la mobilità in modo sostenibile.

PERCHÉ LE ABITUDINI DEI PENDOLARI SONO IMPORTANTI?

La mobilità ha un impatto diretto sulla sostenibilità. Soltanto in Svizzera, nel 2020 è stata responsabile di circa il 40% delle emissioni di CO₂, di cui circa il 70% è riconducibile alle autovetture.

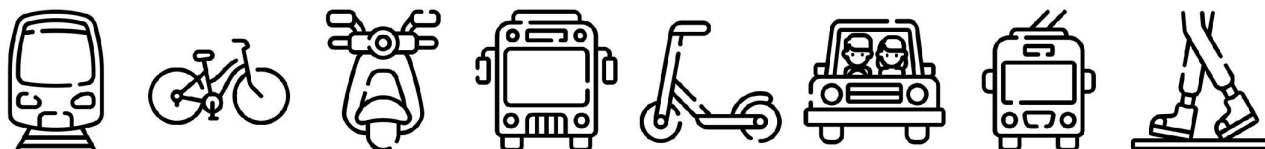
La mobilità è responsabile di circa il 40% delle emissioni di CO₂ in Svizzera.

Il traffico pendolare rappresenta una fetta importante della mobilità elvetica: nel 2020, in Svizzera erano pendolari otto occupati su dieci, ossia circa 3,5 milioni di persone. Di queste, poco più della metà (52%) utilizzava l'auto come mezzo di trasporto principale per recarsi al lavoro. Il tragitto casa-lavoro rappresenta appena il 25% circa della distanza percorsa quotidianamente, contro quasi il 45% riconducibile agli spostamenti per il tempo libero. Ciononostante, il mezzo di trasporto utilizzato per andare al lavoro può influenzare la scelta di quello impiegato per le attività del tempo libero. È dunque assolutamente opportuno che le aziende adottino misure per promuovere una mobilità dei pendolari più sostenibile.

In Svizzera, più della metà dei pendolari utilizza l'auto come mezzo di trasporto principale.

PERCHÉ UN'AZIENDA DOVREBBE INTERESSARSI ALLE ABITUDINI DEI PENDOLARI?

Secondo la «Strategia per uno sviluppo sostenibile 2030» del Consiglio federale, la Confederazione si adopera per la creazione di direttive chiare e delle necessarie basi affinché la fase di trasformazione si evolva in un'economia sostenibile. A tal fine, anche l'economia privata è chiamata a intervenire ponendo obiettivi ambiziosi al proprio contributo a uno sviluppo sostenibile, creando i corrispondenti modelli commerciali e segnalando i progressi realizzati. Ecco perché per le aziende è importante organizzare la mobilità in modo sostenibile. SvizzeraEnergia individua inoltre due incentivi: il risparmio di denaro, perché la mobilità sostenibile aumenta l'efficienza nel traffico dei viaggi di servizio e nel trasporto per conto proprio e permette di ridurre i costi, e la felicità delle collaboratrici e dei collaboratori, perché una sede di lavoro più facilmente raggiungibile risulta più interessante e contribuisce alla soddisfazione di personale e clienti.



QUALI SONO LE CONDIZIONI QUADRO NECESSARIE?

Alcune condizioni quadro agevolano l'attuazione di misure di sostenibilità nell'ambito del traffico pendolare. Si suddividono in quattro comportamenti: sapere, saper fare, fare, indicare.

SAPERE	○ Raccogliere e rappresentare informazioni e fatti ○ Sensibilizzare il personale sulla tematica ○ Scegliere un approccio pragmatico, ossia evitare procedure troppo complesse per accompagnare al meglio il personale ○ Conoscere e individuare le abitudini di mobilità del proprio personale
SAPER FARE	○ Definire provvedimenti su misura utili per le proprie strutture aziendali ○ Mettere da parte dibattiti di natura ideologica ○ Creare condizioni quadro e fornire assistenza con un approccio top-down
FARE	○ Partire con un esempio ○ Permettere a chi è motivato di fornire il proprio contributo ○ Considerare situazioni diverse e offrire alternative ○ Esigere che il management dia il buon esempio
INDICARE	○ Redigere un rendiconto periodico (e semplice) dei risultati raggiunti ○ Chiarire che si tratta di un tema dinamico non misurabile fin nei minimi dettagli

QUALI MISURE SI POSSONO ADOTTARE A LIVELLO DI TRAFFICO PENDOLARE?

Per la scelta e l'attuazione di misure a livello di traffico pendolare sono fondamentali l'ubicazione dell'azienda e il modello di tempo di lavoro adottato.



Ubicazione: l'ubicazione dell'azienda influenza la possibilità di sviluppare una mobilità sostenibile perché, a seconda dei casi, la sede può essere più o meno raggiungibile con i mezzi di trasporto pubblici, in bicicletta o a piedi. Si distinguono tre tipi di ubicazione: centro urbano, area d'influenza intorno ai centri urbani (= agglomerato), zone al di fuori dell'influenza dei centri urbani (= campagna).



Modello di tempo di lavoro: gli orari di lavoro fissi o flessibili incidono sulla mobilità perché influenzano la domanda. Di norma si distingue tra aziende che operano nel settore primario (agricoltura), secondario (industria) o terziario (servizi). Tuttavia, nell'ambito di queste riflessioni sulla mobilità è importante non tanto il settore *in quanto tale*, bensì il suo impatto sugli orari di lavoro e la presenza o meno di lavoro a turni.

Le misure proposte vengono pertanto suddivise in base a queste categorie. Per utilizzare la **matrice delle misure** si tenga presente che un'azienda deve innanzitutto stabilire se si trova in un centro urbano, in un'area d'influenza circostante o in una zona al di fuori dell'influenza dei centri urbani. In secondo luogo, deve determinare se applica orari di lavoro fissi o flessibili. Il campo così individuato propone alcune misure adeguate alla circostanza specifica. Tuttavia, è anche possibile che vi sia più di un campo in linea con la situazione dell'azienda. L'elenco non è esaustivo. I numeri riportati nei campi corrispondono alle misure elencate sotto la tabella.

LA MATRICE DELLE MISURE

	Centro urbano	Area d'influenza intorno ai centri urbani	Zone al di fuori dell'influenza dei centri urbani
Orari fissi			
Orari flessibili			

* Le misure con sfondo bianco (#) si applicano solo in misura parziale alla categoria indicata.

ELENCO DELLE MISURE

TP e bicicletta



1. Partecipare alle spese di acquisto degli abbonamenti per i TP
2. Partecipare alle spese di riparazione della bicicletta
3. Partecipare alle spese di acquisto di una bicicletta / bicicletta elettrica
4. Realizzare parcheggi per biciclette coperti e sicuri
5. Mettere a disposizione guardaroba e docce a chi si sposta in bicicletta
6. Mettere a disposizione un piccolo kit di riparazione per biciclette (pompa ecc.)

Parcheggi



7. Per quanto possibile, non mettere parcheggi a disposizione del personale
8. Gestire parcheggi aziendali (numero, costi, distanza tra luogo di lavoro e domicilio ecc.)
9. Mettere a disposizione stazioni di ricarica per biciclette e auto elettriche
10. Riservare un contingente fisso di parcheggi alle auto elettriche

Home office, coworking ecc.



11. Consentire, ove possibile, di lavorare in home office
12. Offrire, ove possibile, orari di lavoro flessibili
13. Sviluppare la tecnologia per svolgere videoconferenze
14. Offrire al personale la possibilità di lavorare in spazi di coworking facilmente raggiungibili
15. Organizzare in località ben servite (ad es. Olten) riunioni che prevedono la partecipazione in presenza di membri del personale di diverse succursali e/o di altre aziende

Partenariati



16. Istituire partenariati con fornitori di servizi di car sharing
17. Mettere a disposizione veicoli in pool anche per gli spostamenti privati
18. Istituire partenariati con fornitori di servizi di bike sharing
19. Mettere a disposizione del proprio personale delle biciclette con cui raggiungere l'azienda ad esempio dalla stazione vicina
20. Promuovere il car pooling
21. Contattare i fornitori di TP regionali e istituire eventuali partenariati (ad es. ampliamento dell'infrastruttura con una nuova fermata dell'autobus davanti alla PMI)
22. Istituire partenariati con aziende della zona che hanno analoghi problemi di mobilità e sviluppare soluzioni congiunte
23. Prevedere bus-navette fisse che colleghino l'azienda alla stazione più vicina
24. Sincronizzare gli orari di lavoro con le corse dei TP per evitare tempi di attesa

Altro



25. Mettere a disposizione parcheggi solo per auto con classe di efficienza energetica A o B o più vecchie di cinque anni
26. Partecipare alle spese che riguardano soltanto auto private con classe di efficienza energetica A o B

FONTI E LINK CORRELATI

Ufficio federale di statistica (online). Impatto ambientale.

<https://www.bfs.admin.ch/bfs/de/home/statistiken/mobilitaet-verkehr/unfaelle-umweltauswirkungen/umweltauswirkungen.html> (data ultima consultazione: 27.12.2022)

Consiglio federale (2021). Strategia per uno sviluppo sostenibile 2030. Berna. <https://www.are.admin.ch/it/ufficio-federale-dello-sviluppo-territoriale-are> (data ultima consultazione: 27.12.2022)

Cantone di Vaud (2016). Piano di mobilità aziendale: uno strumento per gestire il traffico pendolare. Canton - Communes, periodico per i comuni vodesi n° 43. <https://info.vd.ch/canton-communes/2016/septembre/numero-43/plan-de-mobilite-dentreprise-un-outil-pour-maitriser-le-traffic-pendulaire> (data ultima consultazione: 27.12.2022)

Marti, C. (2018). Gestire il traffico professionale e dei pendolari: la gestione della mobilità in Ticino. LITRA. <https://litra.ch/fr/news/maitriser-le-traffic-professionnel-et-des-pendulaires-la-gestion-de-la-mobilite-au-tessin/> (data ultima consultazione: 27.12.2022)

Mobility Management Suisse. Consulenza specializzata. <https://mms-gms.ch/i/conseil-specialise> (data ultima consultazione: 27.12.2022)

Mobilservice. Pagina iniziale. <https://www.mobilservice.ch/it/> (data ultima consultazione: 27.12.2022)

mobitool. Informazioni. https://www.svizzeraenergia.ch/programmi/calcolatore-ambientale-trasporti/ueber-dieses-tool/?pk_vid=1cc33b0c94e9a9631772025905c20e89

Trafikguide. Pagina iniziale. <https://trafik.guide/?lang=it> (data ultima consultazione: 27.12.2022)

Icone: [Flaticon.com](https://www.flaticon.com)

INFORMAZIONI

La presente guida è stata redatta nell'ambito di un lavoro conclusivo per il *CAS Sustainable Management 2022* presso la Scuola universitaria professionale di Lucerna (Economia, Istituto di economia aziendale e regionale). Riporta le opinioni degli autori e non rispecchia in linea di principio il parere di altre organizzazioni.

Autori: Sebastian Odermatt, Marion Baud-Lavigne, Carlos Calzas Bolliger

Relatrice del lavoro: Simone Durrer-Merkle

Responsabili del CAS: prof. dott. Markus Zemp e dott. Martin Brasser

Lucerne University of
Applied Sciences and Arts

**HOCHSCHULE
LUZERN**