

Ticino Business



**Mobilità aziendale,
quali misure?**

Responsabilità sociale e mobilità

di Luca Albertoni,
Direttore Cc-Ti

Nello scorso numero di Ticino Business abbiamo affrontato il tema della responsabilità sociale delle imprese, cavalcato spesso per mettere sul banco degli accusati le aziende, capro espiatorio che affliggono la società e che vanno moralizzate attraverso l'introduzione di massicci interventi statali che devono limitarne la libertà. Libertà economica e imprenditoriale, è bene ricordarlo sempre, che è un diritto costituzionale.

È quindi importante adoperarsi affinché questa dinamica di sospetto venga modificata perché, escludendo i disonesti che vi sono in ogni categoria umana, le aziende fanno molto nel quadro della responsabilità sociale delle imprese, per la misurazione della quale vi sono vari sistemi e indicatori. Utilizzati però troppo spesso più per dimostrare qualche teorema ideologico che misurare il reale impatto delle imprese sul territorio. A questo proposito non va dimenticato che la responsabilità sociale dovrebbero dimostrarla ogni giorno tutte le cittadine e tutti i cittadini, i politici, i giornalisti e via dicendo. Non è per nulla socialmente responsabile il comportamento di un giornale che ipotizza una losca storia di truffe dietro al suicidio di una persona nota, quando tali illazioni si rivelano subito manifestamente false e non vi è nemmeno uno straccio di scuse ai parenti.

Questo dimostra la complessità del tema della responsabilità sociale, nella quale può rientrare pure il tema della mobilità. Esso è purtroppo spesso ridotto alla sola componente del traffico visibile e confinato nell'assurda contrapposizione fra strada e ferrovia, come se fosse vitale alimentare una concorrenza fra i due vettori. Quando in realtà sappiamo benissimo che un territorio che si vuole competitivo deve vivere della complementarità fra i mezzi di trasporto e in questo senso vanno trovate le soluzioni.

Vitale è anche la ricerca di soluzioni concertate fra pubblico e privato e servono a poco le misure solo sanzionatorie, che calmano forse certi ardori soprattutto elettorali, ma che nel medio e lungo



termine non risolvono molti problemi. È noto, l'essere umano ha bisogno che si metta qualche paletto, perché la gestione della libertà non è sempre esercizio facile e l'auto-responsabilità sembra un valore che non fa più tendenza. Eppure continuo a credere che la ricerca di soluzioni condivise sia la strada giusta, magari meno spettacolare perché non riempie i media di polemiche, ma più efficace. I paletti vanno bene, le travi, i massi e la clava non mi piacciono perché non stiamo parlando di delinquenti ma di esseri umani che, nella loro fallibilità, comunque lavorano e producono anche nell'interesse del Paese.

Per approfondire questa ampia tematica abbiamo pertanto organizzato, il 15 aprile 2016, una giornata di respiro nazionale dedicata alla mobilità, con la presenza dei nostri colleghi basilesi e neocastellani (sotto l'egida dell'Associazione delle Camere di commercio e dell'industria svizze), imprese e rappresentanti del Cantone per confrontarci su possibili idee d'oltre Gottardo che magari possono ispirare anche qualche soluzione al problema del traffico ticinese.

Uno sguardo a quanto avviene al di fuori dei confini del nostro Cantone, rimanendo nel contesto elvetico, può aiutare a capire come altre regioni stiano affrontando in maniera strutturata il problema del traffico. Nello specifico, due regioni come Basilea e Neuchâtel che hanno problemi comparabili a quelli del Ticino, compreso quello del traffico proveniente da oltre confine. Sarebbe peccato non parlarne.

L'impegno delle imprese per la mobilità sostenibile

di Alessio del Grande

Per concretizzare una mobilità sostenibile non basta l'impegno solo delle imprese, ma una visione d'insieme di tutti gli attori in gioco

Alla fine dello scorso febbraio si è concluso a Mendrisio il progetto pilota "MobAlt" per la mobilità alternativa sul percorso tra casa e lavoro. Un progetto dai risultati incoraggianti che verrà esteso anche ad altre regioni del Cantone dove la gestione del traffico pendolare appare più problematica. Con la nascita della Centrale della mobilità (www.centraledellamobilità.ch) ci saranno un punto di riferimento

e uno sportello elettronico per promuovere la mobilità aziendale, con dei servizi di supporto alle imprese per sostenerle nella ricerca delle migliori soluzioni, sfruttando anche eventuali sinergie interaziendali e l'offerta di trasporto presente sul territorio. Un passo avanti, dunque, verso una mobilità sostenibile, con la consapevolezza che viabilità e vivibilità di un territorio sono le due facce di una stessa medaglia.

Tematiche di primaria importanza per la Cc-Ti, quelle della sostenibilità e della mobilità, che vi ha dedicato e dedicherà eventi specifici, approfondendone alcuni aspetti. **Ricordiamo l'evento "Sostenibilità aziendale: un vantaggio competitivo", tenutosi il 24 marzo, di cui trovate ampio riscontro sulle prossime pagine; e una giornata di sulla mobilità aziendale (il Mobiliti Day), uno dei tanti argomenti chiave quando si riflette sul tema della responsabilità sociale delle imprese, che è in programma invece il prossimo 15 aprile.**

Quello della gestione del traffico dei lavoratori pendolari è un problema di cui il mondo dell'economia è ben cosciente, visto che da anni ormai molte imprese hanno implementato autonomamente dei loro modelli di mobilità aziendale con risultati

ottimali. Basti qui ricordare alcuni esempi, di grandi, piccole e medie realtà aziendali che ormai hanno fatto scuola in Ticino. Come la Farone di Stabio dove già dal 2008 sono operativi due bus che dal Varesotto portano i lavoratori nell'azienda, raggiungibile in macchina solo se si è almeno in tre o quattro a viaggiare. Nello stesso anno veniva introdotto il car pooling anche alla Consitex di Mendrisio. Subito dopo ancora nel Magnifico Borgo c'era stata la Diantus seguita da tante altre imprese in Ticino, per arrivare agli esempi della PAMP, la raffineria di Castel San Pietro o dell'UFD, l'Unione Farmaceutica Distribuzione di Barbengo-Lugano. Insomma, termini come car pooling, car sharing, park&rail, navette aziendali o abbonamenti Arcobaleno sono ormai d'uso corrente nel lessico imprenditoriale, riflettendo nei fatti quell'accresciuta sensibilità dei cittadini e delle imprese per i problemi della mobilità. In particolare in un Cantone in cui l'80% della popolazione e il 90% dei posti di lavoro si concentrano nei fondovalle, creando non pochi nodi per il traffico pendolare.

Sul fronte della mobilità le aziende stanno facendo la loro parte, ma è profondamente sbagliato imputare solo ad esse i problemi odierni del traffico e gravarle di costi aggiuntivi per la loro soluzione, quando invece servirebbero anche interventi strutturali sulla rete stradale e ferroviaria per ottimizzare i servizi di trasporto pubblico e per rendere più scorrevole la circolazione. Nonostante negli ultimi anni il traffico si sia a dir poco decuplicato, la rete stradale del Cantone è rimasta, rotonde a parte, pressoché invariata. Di grandi interventi si contano solo i tunnel di Lugano e Locarno per alleggerire la morsa del traffico di transito sui due centri, ma per il resto la situazione è, anzi, peggiorata. In mancanza di un tavolo di coordinamento tra i vari piani regolatori comunali si è continuato a costruire a ridosso di strade già intasate, rendendo impossibile

qualsiasi miglioramento per rendere più scorrevole il traffico sia per gli automobilisti che per mezzi pubblici. Esempio al riguardo quanto successo sul Piano di Magadino o in altre aree vicine ai grandi agglomerati urbani. Si può insistere quanto si vuole sulla mobilità aziendale, ma è evidente che sull'autostrada tra Chiasso e Lugano servono al più presto le sei corsie, così come a Locarno il collegamento veloce A2-A13.

Se non si raddoppia l'attuale binario unico tra Locarno e Cadenazzo non si può pensare che l'attuale linea ferroviaria, con la messa in esercizio di Alptransit e l'apertura della galleria del Ceneri, funga anche da metropolitana che colleghi ogni dieci, quindici minuti con Bellinzona. Se non si completa al più presto la tratta ferroviaria Arcisate-Stabio, inutile sperare che si allenti il traffico dei frontalieri nel Mendrisiotto.

Il fatto che in questa regione gli spostamenti sono coperti al 95% con il traffico privato e solo per il 5% dai mezzi pubblici vorrà pur dire qualcosa. Vuol dire che non si tratta solo di cattiva volontà, di scarsa sensibilità ambientale, ma che i servizi di trasporto pubblico non rispondono alle esigenze della collettività e ognuno per recarsi al posto di lavoro, per il tempo libero o più semplicemente per andare a fare la spesa si mette in auto.

Per concretizzare una mobilità sostenibile non basta dunque l'impegno solo delle imprese. Essa richiede invece una visione d'insieme delle vie e dei mezzi di comunicazione, un'analisi attenta dei nodi che strozzano la circolazione, sia per i mezzi



© A. Turconi - Arti Grafiche Veladini

pubblici che per le auto private, e dei deficit strutturali che ancora rendono difficile l'ottimizzazione dei trasporti pubblici. Solo così s'incentiverà la mobilità aziendale, ma anche un approccio diverso da parte di tutti sulle nuove opportunità offerte dal trasporto condiviso.

MobiliTI Day – 15 aprile 2015

L'obiettivo dell'evento, articolato in due momenti distinti, è quello di offrire una panoramica sul tema della mobilità a 360°. In particolare si porrà l'accento su quella aziendale, portando diversi esempi a livello ticinese e di altre regioni svizzere e proposte di soluzioni. Nell'approfondimento specifico mattutino si tratterà della mobilità in Svizzera ed in Ticino, valutando come sta cambiando, e nella tavola rotonda serale si potrà riflettere sulla mobilità aziendale in Ticino. Trovate il programma alla pagina 26 di quest'edizione di Ticino Business e sul nostro sito web (www.cc-ti.ch/event/mobiliti-day-lunch e www.cc-ti.ch/event/mobiliti-day-tavola-rotonda).

L'evoluzione della mobilità nel tempo e le sfide future

Intervista a Roberto Tulipani, CEO TILO SA
e Responsabile del Traffico regionale FFS in Ticino

di Lisa Pantini

In questi ultimi anni in che misura è aumentato l'uso del treno da parte dei pendolari per raggiungere i posti di lavoro e come è cambiato il concetto di «mobilità» nel tempo?

“Il sistema di trasporto regionale TILO è stato avviato nel 2005 e da allora abbiamo più che raddoppiato la domanda di trasporto. Annualmente quasi 10 milioni di passeggeri viaggiano con TILO, cifra che aumenta costantemente ogni anno con percentuali al di sopra della media nazionale. Le FFS investiranno entro il 2020 in Ticino 1,5 miliardi di franchi per ammodernare e sviluppare infrastrutture, immobili e materiale rotabile. Oggi i clienti del trasporto pubblico cercano una mobilità combinata,

un servizio di qualità e un'offerta attraente ad un prezzo adeguato. La sensibilità ambientale è cresciuta negli ultimi 5 anni ed è tra i primi criteri di scelta, secondo gli ultimi sondaggi eseguiti in Ticino. Abbiamo sicuramente ancora potenziale di sviluppo e miglioramento, se pensiamo alle grandi opere ferroviarie in fase di esecuzione, come la linea Mendrisio-Varese, la galleria di base del San Gottardo e soprattutto la galleria di base del Monte Ceneri. Negli ultimi

anni la tecnologia ha permesso di fare grandi passi nei settori della comunicazione, dell'informazione e della sicurezza. L'organizzazione del viaggio avviene oggi in maniera più diretta e autonoma rispetto al passato grazie all'utilizzo di smartphones e computer. In futuro si dovrà puntare a facilitare il compito all'utente. Egli dovrà potersi spostare in modo ancora più semplice e senza barriere”.

In che modo sostenete la mobilità aziendale? Avete delle offerte particolari?

“TILO è la colonna portante del sistema di trasporto regionale in Ticino e nella fascia di frontiera con



la Lombardia. Nell'ambito di un'analisi di mobilità aziendale anche il treno può essere un'alternativa valida. La soluzione può comportare l'uso di più vettori in modo combinato, per esempio: bus-treno, bici-treno o macchina-treno. I servizi TILO sono cadenzati ogni 30 minuti sulle linee principali. Nelle fasce mattutine e serali l'offerta è intensificata con una frequenza maggiore, con treni ogni 15 minuti e composizioni più capienti. Nelle ore di punta tutta la flotta TILO a disposizione è in circolazione. Questa offerta permette di trasportare giornalmente più di 30'000 passeggeri, in maggioranza pendolari. L'accesso al servizio di mobilità aziendale con i mezzi pubblici può essere garantito dal prodotto «Arcobaleno aziendale». Questo prodotto, promosso dal Dipartimento del Territorio e gestito dalla Comunità Tariffale Arcobaleno, sta riscuotendo grande interesse da parte delle aziende che possono sostenere questa soluzione attraverso agevolazioni economiche”.

In un'analisi di
mobilità aziendale
il treno può essere
un'alternativa
valida, anche
combinando vettori
differenti

Cosa si potrebbe ancora fare, e dove bisognerebbe intervenire, per incentivare la mobilità con i mezzi pubblici?

“Le regole dell’economia sono valide anche nel campo dei trasporti. Alla base c’è sempre l’offerta ad un prezzo adeguato. Negli anni abbiamo assistito ad un forte aumento della domanda di trasporto, e conseguentemente al miglioramento della qualità dei servizi. In futuro, oltre al costo, i fattori determinanti saranno il tempo di viaggio, la facilità di accesso ai prodotti e servizi, l’informazione mirata e capillare, la catena di trasporto efficiente. Con la galleria di base del Monte Ceneri i tempi di percorrenza tra Sopra e Sottoceneri si dimezzeranno rispetto ai tempi attuali, il treno sarà quindi molto concorrenziale rispetto ad altri mezzi di trasporto individuali. Evidentemente questa offerta avrà anche un costo ed il suo finanziamento, in gran parte sostenuto da Cantone e Confederazione, dovrà essere garantito nel lungo termine con misure efficaci e da attuare al più presto. Le scelte politiche e la volontà popolare saranno determinanti per il futuro dei trasporti pubblici in Ticino. Noi ticinesi, dobbiamo ammetterlo, non



© Foto TILO SA

siamo ancora i primi della classe in questo campo anche se abbiamo recuperato molta strada nell’ultimo decennio. Altri Cantoni hanno da tempo capito che puntare anche sull’efficienza dei trasporti pubblici è pagante in termini di qualità di vita”.

Più collaborazione tra aziende per sinergie vincenti

di Nadia Haroun, CEO PAMP SA

Crediamo che la mobilità vada sostenuta. Una volta che la mentalità cambia, il risultato è garantito

In Pamp abbiamo introdotto il car pooling oltre due anni fa, e siamo molto soddisfatti della risposta ricevuta a seguito dei nostri primi stimoli; non vogliamo tuttavia “accontentarci” di questi risultati, e siamo anzi ancor più motivati a spingere affinché possano essere addirittura migliori. Quando abbiamo mosso i primi passi per l'introduzione del car pooling, a fine 2013, ci rendevamo conto che avremmo potuto fare qualcosa di concreto per cercare di migliorare la situazione viaria e per l'ambiente. Allo stesso tempo eravamo sicuri che l'iniziativa avrebbe potuto portare benefici

pure ai nostri collaboratori. Oggi sappiamo che le nostre convinzioni si sono dimostrate corrette: vediamo infatti non solo una riduzione sensibile del numero di auto in arrivo presso la nostra sede (parliamo di oltre 30 unità), ma anche – e soprattutto – utilizzatori del car pooling soddisfatti e motivati. Questo ci fa credere nel potenziale del progetto, e ci aspettiamo

ampi margini di miglioramento, soprattutto grazie al passaparola positivo tra colleghi.

In Ticino oggi si parla molto di mobilità aziendale, e riteniamo che il tema vada sostenuto e incentivato. L'analisi della nostra situazione, effettuata all'inizio del progetto, ci aveva convinti di un fatto chiaro: una soluzione “sistemica” o centralizzata sarebbe stata di difficile attuazione, in particolare a causa dell'elevata dispersione geografica dei nostri collaboratori. Le infrastrutture presenti, in particolare a livello di servizio pubblico, non potevano inoltre rappresentare una soluzione adatta alla maggior parte dei collaboratori, e la conformazione del territorio locale non lascia molti margini di manovra. Ci siamo resi dunque conto che la soluzione avrebbe dovuto nascere “dal basso”, ma affinché ciò fosse possibile era necessario spingere soprattutto a livello



culturale: far comprendere i benefici, far sorgere la curiosità e la voglia di provare, dimostrare disponibilità a supportare piccole esigenze, dando un servizio o “premiando” gli utenti del car pooling (per esempio con la garanzia di gestire il trasporto a casa in caso di imprevisti, oppure tramite la disponibilità di posteggi dedicati, scelti tra i più “comodi” dell'azienda). Oggi riscontriamo esempi di persone che, pur inizialmente scettiche, hanno provato e – ne siamo certi – non tornerebbero indietro. Pensiamo che una volta cambiata la mentalità il risultato è garantito; quindi è proprio sull'aspetto culturale che occorre insistere, non solo a livello aziendale ma cantonale, con comunicazioni e informazioni credibili ed efficaci, aggiungendo un giusto livello di servizio: ad esempio mappe degli utenti potenziali, sistemi di organizzazione dei viaggi e garanzie a tutela degli utenti sono senza dubbio fattori di successo per una mobilità più collaborativa.

Difficilmente infatti le imprese possono risolvere il problema del traffico che si presenta oggi agendo da sole: la collaborazione tra aziende e lo sviluppo di soluzioni che facilitino il coordinamento tra di esse rappresentano perciò a nostro avviso elementi estremamente utili per una strategia di mobilità vincente. Le istituzioni locali, in questo ambito, si configurano come un attore fondamentale, in grado di fornire il supporto e la spinta necessari per portare alla collaborazione anche quelle realtà che, da sole, potrebbero avere più difficoltà, favorendo così la creazione di importanti sinergie.

Un ventaglio di azioni complementari in favore della mobilità

Intervista a Mattia Keller, Direttore Generale
Unione Farmaceutica Distribuzione SA

di Lisa Pantini

Unione Farmaceutica Distribuzione SA (UFD) ha avviato il primo programma di mobilità aziendale già nel 2014, può fare un primo bilancio delle vostre iniziative?

“Il programma di mobilità aziendale è solo la continuazione logica di una cultura aziendale improntata alla cura del territorio in cui viviamo: l’illuminazione a LED in tutto lo stabile, veicoli elettrici per il servizio esterno di vendita, ecc.. Il progetto è partito nell’autunno del 2014 con l’introduzione di una tassa per l’uso dei parcheggi aziendali, ridotta o gratuita per quei dipendenti che condividono l’auto o che utilizzano mezzi a due ruote per raggiungere il posto di lavoro. La condivisione dell’auto, denominata car pooling, permette ai collaboratori di ottenere dei vantaggi rilevanti: risparmio economico (parcheggio a costo ridotto o nullo, minore usura del veicolo, minor dispendio di carburante), riduzione dello stress durante il tragitto domicilio – posto di lavoro e maggiore interazione tra colleghi e colleghe. UFD ha inoltre aderito al programma «Arcobaleno Aziendale» che permette ai collaboratori interessati di ottenere uno sconto sull’abbonamento annuale per il tragitto casa-lavoro-casa. Azienda e Cantone sovvenzionano l’iniziativa nell’ordine del 50%. Infine, a maggio 2015, sono state acquistate tre biciclette elettriche per permettere ai dipendenti di spostarsi con facilità nelle vicinanze dell’azienda: per la pausa pranzo o per il disbrigo di commissioni personali, senza dover usare l’auto. Dall’introduzione di queste misure si può trarre un bilancio tutto sommato positivo: davvero possibile il personale ha aderito al programma consapevole che la situazione non era più sostenibile. È pur sempre spiacevole dover constatare che, per fare cambiare le abitudini, la valenza economica è stata particolarmente importante”.

Una delle misure prevedeva l’adozione del car pooling. Che riscontri avete avuto?

“Al fine di facilitare l’introduzione del car pooling, UFD ha messo a disposizione dei dipendenti alcuni



strumenti quali una lavagna dove pubblicare le tratte percorse con regolarità, il rientro al domicilio organizzato e gratuito in caso di emergenza, dei parcheggi disponibili per coloro che condividono l’auto ma che a fronte di un’esigenza particolare sono costretti, per un giorno, a venire a lavorare con il proprio autoveicolo. Su 88 veicoli privati che precedentemente percorrevano le strade verso UFD oggi il risultato è misurabile con una diminuzione di 12 unità (-14%). I maggiori riscontri si sono avuti grazie al car pooling. Solo 4 collaboratori attualmente raggiungono la nostra sede usufruendo dell’abbonamento Arcobaleno Aziendale in quanto la zona di Pian Scairolo non è ancora sufficientemente coperta dai mezzi pubblici, ma confidiamo in un futuro miglioramento”.

Le imprese ticinesi si stanno impegnando molto sul fronte della mobilità aziendale, resta però un problema più generale per la mobilità nel nostro Cantone, basti pensare al nodo del Gottardo o all’intasamento della tratta autostradale Chiasso-Lugano. Come grossisti e distributori farmaceutici che difficoltà riscontrate nel riformare i vostri clienti?

“Quale unico grossista farmaceutico completo ticinese forniamo giornalmente le farmacie, le case anziani e gli ospedali su tutto il territorio cantonale e del Grigione italiano. Con i nostri 16 veicoli, conformi alle più recenti normative, raggiungiamo i nostri clienti anche nelle regioni più discoste.

Vista la particolarità del nostro mercato con tempi di consegna molto stretti e alcune particolari tipologie di prodotti, il trasporto su gomma con furgoni resta la soluzione più efficiente. Negli ultimi decenni il crescente volume di traffico sulle nostre strade ha aumentato notevolmente i nostri costi logistici e i tempi di percorrenza. Basti pensare che, se in passato i picchi di traffico erano in qualche modo prevedibili, ora non lo sono più. Ciò provoca non pochi disagi soprattutto per le consegne nella zona di Mendrisio-Chiasso dove l'autostrada è al limite del collasso. È sufficiente un piccolo incidente su questa tratta per provocare rapidamente ingorghi multipli che arrivano fino a Lugano se non addirittura a Rivera! Lo sviluppo del Pian

Scairolo comporta dei disagi ulteriori, soprattutto di pomeriggio. Già dal 2008 abbiamo cercato di ovviare a questi problemi introducendo la fornitura delle farmacia durante la notte («giro notte») eliminando così quella del mattino, allungando i tempi delle consegne nel Mendrisiotto e Chiasso, ove possibile richiedendo dei permessi speciali per usufruire delle strade ad accesso limitato e impiegando un numero più elevato di autisti”.

Mattia Keller, Direttore Generale dell'Unione Farmaceutica Distribuzione SA, sarà uno dei relatori del MobiliTI Day del prossimo 15 aprile. Trovate tutti i dettagli sul programma e sulle modalità di iscrizione a pagina 26 di questo numero.

La testimonianza di un gruppo internazionale

di Anna Maria Rugarli,
Sustainability & CSR Director, EMEA,
VF International Sagl

“In VF l'approccio alla sostenibilità è a 360° e, in quest'ottica rientra anche la tematica della mobilità aziendale su cui stiamo lavorando da tempo per identificare iniziative atte a favorirla. Le principali iniziative che abbiamo implementato sono il car pooling e la partecipazione al progetto Arcobaleno.

Bastano due dipendenti per macchina per aver accesso ai parcheggi riservati a chi fa car pooling e stiamo anche prendendo in considerazione l'utilizzo di alcuni software per facilitare la connessione tra i nostri dipendenti che vogliono utilizzare il car pooling.

Per quanto riguarda il progetto Arcobaleno, invece, contribuiamo a coprire parte delle spese dell'abbonamento per invogliare i nostri dipendenti a raggiungere il luogo di lavoro con i mezzi pubblici.

In generale cerchiamo di instillare una maggior sensibilità nei collaboratori verso questo tema, infatti, le nostre iniziative verso una mobilità più sostenibile sono state ben accolte dai nostri dipendenti ed ogni volta che abbiamo organizzato momenti di confronto con loro si sono dimostrati interessati. Ci adoperiamo a promuovere sia le nostre iniziative tanto quanto le novità in atto in Ticino rispetto a questa tematica. Organizziamo banchetti informativi un paio di volte all'anno per sensibilizzare i nostri collaboratori e mantenerli aggiornati sulle opportunità disponibili. Gli ostacoli maggiori per incentivare la mobilità aziendale, per una realtà come la nostra, sono di varia natura: la flessibilità dell'orario di lavoro e i frequenti viaggi all'estero che caratterizzano l'attività della nostra azienda spesso si scontrano con la mancanza di infrastrutture e collegamenti adeguati, influenzando così la nostra capacità di implementare soluzioni di mobilità aziendale più efficaci. Certamente la disponibilità di collegamenti alternativi, come la nuova tratta ferroviaria che collega Stabio, è risultata essere di ulteriore incentivo”.



MobiliTI Day – La mobilità aziendale fra misure esistenti e future

Venerdì 15 aprile, dalle 10.00 alle 13.00,
presso la sede del Corriere del Ticino a Muzzano
e dalle 17.15 alle 19.00 presso la sede della Eventmore SA a Castione

Il tema della mobilità tocca tutte le persone, in momenti molto diversi della giornata e per scopi disparati, certo è che non ne possiamo fare a meno.

Con il mobiliTI day si vuole dedicare una giornata al tema della mobilità, in particolare a quella aziendale e portare come esempio di gestione di quest'ultima alcune regioni svizzere, le quali hanno adottato un approccio di sistema per affrontare questa problematica. Inoltre si mostreranno dei casi concreti in cui aziende in Ticino hanno promosso attivamente misure per migliorare la gestione della mobilità aziendale.

Si porrà anche l'accento sulle nuove tecnologie e come esse possano, già oggi, essere utilizzate in maniera semplice a favore del miglioramento e dello sviluppo di nuove forme di mobilità, soprattutto condivisa.

La buona gestione della mobilità in generale e di quella aziendale in particolare è pertanto fondamentale per tenere conto dell'evoluzione della realtà sociale ed economica di ogni cantone svizzero, Ticino compreso. **Siamo profondamente convinti che le soluzioni debbano essere ricercate insieme, con il coinvolgimento attivo e coordinato di cittadini, aziende, autorità pubbliche e private.**

Il MobiliTI Day si articola su due momenti diversi della giornata, ma complementari.

Al mattino ci saranno diverse presentazioni sul tema – Come cambia la mobilità in Svizzera – dove si andrà a scoprire il contesto svizzero in tema di mobilità per poi passare alla nostra realtà, tramite esempi concreti. Alla sera si terrà invece una tavola rotonda sul tema - La mobilità aziendale fra misure esistenti e future – dove i relatori ci porteranno alla scoperta di interessanti realtà e progetti in ambito di mobilità aziendale.

Ognuno deve dare il proprio contributo, ma nel contesto di uno sforzo coordinato, altrimenti le soluzioni rischiano di essere solo parziale e, in ultima analisi, inadeguate.

Questo evento vuole promuovere una visione, nonostante tutto, positiva della problematica della mobilità e cercare di dimostrare in maniera concreta come ci si può approcciare ai problemi in maniera propositiva e costruttiva, cercando di far emergere le competenze e le nuove idee presenti sul nostro territorio. Sarà anche l'occasione per comprendere al meglio i vari risvolti legati a questa tematica e quali sono le possibili soluzioni per gestire al meglio il traffico nel nostro Cantone.

Evento organizzato da

- Camere di commercio ed industria svizzere
- Camera di commercio, industria, artigianato e servizi del Cantone Ticino
- Camera di commercio ed industria Basilea
- Camera di commercio ed industria Neuchâtel

In collaborazione con

- ABT – Associazione bancaria ticinese
- AIET – Associazione Installatori Elettrocisti ticinesi
- AITI – Associazione industrie ticinesi
- ASIAT - Associazione studi d'ingegneria e di architettura ticinesi
- Associazione Svizzera delle Piastrelle, sezione Ticino
- CATEF – Camera ticinese dell'economia fondiaria
- DISTI – Distributori ticinesi
- Federcommercio
- FTAF - Federazione Ticinese delle Associazioni di Fiduciari
- Hotelleriesuisse – sezione Ticino
- SSIC – Ti Società svizzera impresari costruttori, sezione Ticino
- Ticinomoda
- UPSA Ticino - Unione professionale svizzera dell'automobile, sezione Ticino

Programma

Lunch - Come cambia la mobilità in Svizzera e in Ticino

dalle ore 10.00 alle 13.00 presso la sede del Corriere del Ticino,
Via Industria, a Muzzano

- 10.00** **Condivisione dei diritti e dei doveri fra Stato e privato: il progetto di mobilità di Basilea**
Luca Albertoni, Direttore Cc-Ti
- 10.15** **Mobilità 2030: complementarità fra vettori di trasporto**
Florian Németti, Direttore Camera di commercio e dell'industria di Neuchâtel
- 10.30** **Spazio alle domande e pausa caffè**
- 11.10** **Progetto di mobilità aziendale: misure introdotte e sfide future**
Mattia Keller, Direttore Generale Unione Farmaceutica Distribuzione
- 11.25** **Progetto di "mobilità sostenibile"**
Marzio Corda, Responsabile del progetto di mobilità presso la Schindler Elettronica
- 11.40** **Tecnologia ed economia partecipativa: come incentivare una mobilità sostenibile**
Antonio Turrone, Fondatore BePooler
- 11.55** **Riassunto della mattina a cura di Luca Albertoni, Direttore Cc-Ti e spazio alle domande**

A seguire lunch offerto

Iscrizioni aperte solo ai rappresentanti di azienda, tramite il link sul nostro sito web:
www.cc-ti.ch/event/mobiliti-day-lunch

Tavola rotonda – Riflessioni sulla mobilità aziendale in Ticino, dove siamo e cosa ci attende?

dalle 17.15 alle 19.00 presso la sede della Eventmore SA, Via S. Gottardo 18d,
Castione, sala Eventica entrata Nord

- 17.15** **Riassunto della giornata a cura del moderatore della tavola rotonda**
Stefano Modenini, Direttore AITI
- 17.30** **Tavola Rotonda, partecipanti**
- Antonio Turrone, BePooler
 - Federica Corso Talento, Ufficio della pianificazione e della tecnica del traffico Cantone TI
 - Florian Németti, Camera di commercio ed industria di Neuchâtel
 - Giorgia Tarchini, Fox Town
 - Mattia Keller, Unione Farmaceutica Distribuzione
- 19.00** **Aperitivo offerto**

Invito aperto a tutti gli interessati, iscrizione direttamente online sul nostro sito web:
www.cc-ti.ch/event/mobiliti-day-tavola-rotonda