

Una gestione intelligente della mobilità è una questione che riguarda tutti, non solo le aziende

Insieme e non contrapposti

La discussione generale sulla mobilità in Ticino contrappone troppo spesso i vari vettori di trasporto e i diversi attori, mettendo ad esempio le aziende dalla parte dei cattivi e stigmatizzando eccessivamente il traffico privato. La tematica, molto complessa, necessita invece di un approccio globale e se possibile consensuale, che tenga conto della complementarità dei mezzi di trasporto pubblici e privati, fattore essenziale data la configurazione territoriale ticinese. Inoltre, la mobilità è un tema che tocca tutte le cittadine e i cittadini e di cui tutti sono, in varia misura, responsabili. Il comportamento responsabile passa infatti anche da piccole abitudini quotidiane di ogni singolo e di questo occorrerebbe tenere conto nelle valutazioni politiche sulla mobilità.

Il cantone Ticino si è dotato di un ottimo strumento con le linee guida cantonali sulla mobilità aziendale, che contengono indicazioni molto dettagliate e varie misure ben ponderate sul piano teorico per l'allestimento dei Piani di mobilità aziendale (PMAz). E' però necessario ampliare la conoscenza di tale strumento non solo presso le aziende ma presso tutta la popolazione perché, come detto in precedenza, la questione della mobilità concerne tutti, dalle aziende ai singoli cittadini, dalle scuole all'amministrazione pubblica. La Cc-Ti ritiene pertanto necessario istituire uno scambio permanente sulla mobilità, che coinvolga gli attori privati e quelli pubblici (autorità cantonali e comunali), ai fini di stabilire una collaborazione atta a concretizzare il coordinamento e la condivisione di obiettivi e misure come auspicato dalle stesse linee guida cantonali. Un approccio di questo tipo è una realtà concreta in altri cantoni (ad esempio Basilea-Città) e dovrebbe essere adottato anche in Ticino, nell'interesse di tutti.

1. Considerazioni generali

L'economia, e chi la rappresenta come la Cc-Ti e le associazioni di categoria, non ha alcun interesse a intasare il cantone senza criterio, perché questo diventa un boomerang per le attività economiche stesse e per la competitività del territorio. La ricerca dell'equilibrio tra sviluppo economico e mobilità sostenibile (nelle sue accezioni economica, sociale e ambientale) non è un compito facile. Purtroppo, al posto della concertazione auspicata non solo dal settore privato ma anche dal settore pubblico attraverso le Linee guida cantonali sulla mobilità aziendale, sembra oggi prevalere uno spirito sanzionatorio e di stigmatizzazione. Questo non aiuta nella ricerca di soluzioni che vadano a beneficio di tutto il cantone, il quale non può prescindere da una complementarità dei vari vettori di trasporto (strada, ferrovia e aereo), anche per la particolare configurazione del territorio cantonale. Su questa base occorre lavorare per elaborare misure che non siano estemporanee o puramente sanzionatorie, ma che possano garantire anche un grado tale di incentivazione da stimolare le imprese in particolare a disporre autonomamente e volontariamente misure che favoriscono una mobilità più fluida. Gli incentivi concessi oggi dal cantone sono già un buon passo nella giusta direzione, ma essi vanno divulgati maggiormente a livello informativo.

2. Problema complesso che necessita un approccio differenziato

Illudersi che la questione della mobilità possa essere risolta con pochi e facili interventi, prevalentemente sanzionatori, sarebbe pericoloso. Le molte sfaccettature della mobilità esigono una serie di misure differenziate, che tengano conto dell'interesse generale ma anche delle realtà concrete. Se teniamo conto del fatto che l'economia ticinese ha un tessuto economico molto diversificato e distribuito su un territorio non facilissimo, ben si capisce come soluzioni forfettarie siano spesso inadatte e non si possa prescindere da valutazioni più attente e commisurate ai casi singoli (aziendali, di settore e di comparto territoriale). A settori e aziende con peculiarità ed esigenze assai diversificate, deve corrispondere un approccio di valutazione parimenti diversificato. Questo genere di valutazione, certamente complesso e impegnativo ma doveroso se si vuole affrontare il tema della mobilità con serietà, non può prescindere da una collaborazione fra gli attori privati e il settore pubblico, compresi i comuni. Il metodo da seguire va discusso, ma è impensabile che non vi sia un confronto costante fra pubblico e privato. Ad esempio, a poco o nulla servono grandi discorsi sulla creazione di asili-nido per facilitare la conciliazione fra lavoro e famiglia, se poi questi asili-nido sono collocati in luoghi non facilmente raggiungibili oppure già sovraccarichi di traffico. L'unico effetto sarebbe quello di scoraggiare chi avrebbe interesse ad utilizzarli, penalizzando quindi le famiglie, oppure potrebbe esservi un ulteriore aumento del traffico per raggiungere tali strutture, il che sarebbe assurdo dal punto di vista della mobilità. E' solo un piccolo esempio di come le buone intenzioni vadano comunque valutate con attenzione, perché il rischio di creare effetti perversi è molto alto.

E' quasi inevitabile che un'economia dinamica crei importanti flussi di pendolari (siano essi frontalieri oppure persone che semplicemente abitano lontano dal posto di lavoro). Con inevitabili intasamenti stradali e anche ferroviari in determinate ore di punta. E' senz'altro giusto incentivare il trasporto pubblico, ma è sbagliato ostacolare in maniera eccessiva il traffico privato, perché molti ticinesi dipendono dall'automobile per potersi recare al lavoro. Realisticamente, il nostro territorio pone a volte sfide quasi impossibili per il trasporto pubblico, quando si tratta di servire in maniera capillare zone non cittadine. Una soluzione di complementarietà con il traffico privato è pertanto indispensabile, anche perché vi sono questioni di ordine pianificatorio, di insediamenti aziendali e residenziali, di comportamenti collettivi e individuali, di coordinamento di orari fra trasporti pubblici, aziende e scuole, di lavori a turni spesso irregolari, ecc. La questione dei pendolari non può essere ridotta solo al traffico dei frontalieri, pur molto importante e che necessita di correttivi. Su questo punto si auspica che i rilevamenti effettuati dal Dipartimento del territorio negli ultimi mesi possano permettere di comprendere meglio i movimenti di questa categoria di lavoratrici e lavoratori. Del resto, i dati fiscali e delle assicurazioni sociali forniscono ulteriori indicazioni utili al monitoraggio, per cui vi è una base solida per la ricerca di soluzioni differenziate, che tengano conto, nel limite del possibile, delle esigenze delle aziende.

L'economia vuole fare la sua parte per una mobilità compatibile con il territorio e l'ambiente. E' importante però che vi sia una linea chiara da parte della politica, altrimenti diventa impossibile costruire qualcosa di duraturo e decidere quelle misure urgenti necessarie nell'attesa dei tempi lunghi della realizzazione di ampliamenti infrastrutturali. Occorre pertanto agire uniti negli ambiti dell'informazione, della comunicazione, dell'organizzazione e del coordinamento.

3. Misure concrete dell'economia

E' evidente che l'ampliamento delle infrastrutture non è un compito facile né immediato, anche per questioni finanziarie oltre che pianificatorie. Vanno quindi pensate con urgenza anche misure transitorie. Dal nostro punto di vista questo è evidentemente essenziale per garantire la raggiungibilità delle imprese e quindi la loro competitività e quella del territorio. Ma una certa fluidità riguarda tutte le cittadine e tutti i cittadini. Molte problematiche devono essere affrontate in comune, da quelle pianificatorie legate ad esempio agli insediamenti aziendali e ai relativi collegamenti, fino a quelle più di dettaglio concernenti ad esempio un miglior coordinamento degli orari delle scuole con quelli dei trasporti pubblici. Un approccio costruttivo ed efficace per il paese è possibile solo con una stretta collaborazione fra pubblico e privato, con il coinvolgimento



anche di attori privati non solo in rappresentanza delle associazioni, ma anche espressione di operatori privati specializzati sulle questioni concernenti la mobilità.

Dal canto suo, la Cc-Ti si impegna a contribuire, unitamente alle associazioni di categoria, al rafforzamento delle misure che molte aziende stanno già attuando, cercando di rafforzarle e divulgarle pure ad altre imprese, in modo da facilitare anche soluzioni condivise fra attori privati uniti in comunità di interessi.

E' per questo che la Camera di commercio, dell'industria, dell'artigianato e dei servizi del cantone Ticino (Cc-Ti), quale associazione-mantello dell'economia ticinese, auspica una collaborazione regolare con il Consiglio di Stato (perché il tema è trasversale a tutti i dipartimenti) e i comuni, secondo modalità determinate dall'autorità cantonale. Ovviamente nel pieno rispetto dei rispettivi ruoli. Formuliamo pertanto le seguenti proposte e misure concrete, secondo una lista ovviamente non esaustiva e che può essere modificata e completata secondo le esigenze che emergeranno nei prossimi mesi:

- Quale principio generale, va riconosciuto che la raggiungibilità dei posti di lavoro è possibile di principio con tutti i mezzi di trasporto. I singoli vettori di trasporto non sono messi in contrapposizione, ma sono messi in rete fra di loro.
- Al fine di migliorare l'applicazione concreta delle linee guida cantonali sulla mobilità aziendale, il Consiglio di Stato determina un modo di collaborazione continua (condivisione e coordinamento) con gli attori privati. La Cc-Ti si fa carico di coordinare il lavoro della parte privata, coinvolgendo le aziende e le associazioni di categoria. In questa collaborazione vanno implicati anche i comuni e attori privati specializzati nelle questioni di mobilità, stabiliti dal Consiglio di Stato secondo le necessità.
- La Cc-Ti si impegna a diffondere le informazioni sulla mobilità aziendale presso le imprese associate e le associazioni di categoria, per facilitare in particolare il lavoro della Sezione della mobilità del Dipartimento del territorio. Possono essere promosse in tal senso anche azioni comuni per far meglio conoscere alle aziende gli strumenti a disposizione e facilitare la creazione di comunità di interessi fra imprese.
- La Cc-Ti si impegna a creare una formazione specifica di "Mobility Manager" in collaborazione con partner istituzionali, in modo da creare figure di esperti che possano contribuire alla diffusione delle competenze specialistiche.
- La Cc-Ti si impegna a creare corsi di aggiornamento interno per gli addetti aziendali che già si occupano di mobilità o di temi affini, affinché il maggior numero di aziende abbia collaboratori con un grado sufficiente di competenze sul tema, facilitando quindi la presa di decisione interna nel senso di una mobilità sostenibile.

Luca Albertoni, Direttore Cc-Ti

Lugano, 15 aprile 2016

