



SvizzeraEnergia
per i comuni
Mobilità

MIPA – Gestione della mobilità nei processi di pianificazione
di aree

Esempi di aree con gestione della mobilità

Manuale (marzo 2025)



SvizzeraEnergia per i comuni
MIPA – Gestione della mobilità nei processi di pianificazione di aree

Ufficio federale dell'energia UFE
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Supportato da

Ufficio federale dell'energia, SvizzeraEnergia
Cantone di Argovia, Dipartimento costruzioni, traffico e ambiente
Canton Ticino, Dipartimento del territorio
Cantone del Vallese, Dipartimento mobilità, sviluppo territoriale e ambiente
AGGLO San Gallo - Lago di Costanza
Città di Zug, Dipartimento Edilizia
Città di Zurigo, Ufficio Tecnico



Gruppo di accompagnamento

Martina Zoller, Ufficio federale dell'energia, Sezione mobilità
Karin Wasem, Cantone di Argovia, Dipartimento edilizia, traffico e ambiente
Andreas Keiser, Città di Zug, Dipartimento Edilizia
Denis Heyne, Città di Zug, Dipartimento Edilizia
Nicola Nübold, Città di Zurigo, Ufficio tecnico della città di Zurigo
Tobias Winiger, Agenzia AGGLO San Gallo - Lago di Costanza
Stefanie Steiner, Agenzia Minergie
Pauline Hosotte, Mobility Management Suisse, Svizzera romanda
Alexandre Federau, Mobility Management Suisse, Svizzera romanda
Davide Marconi, Mobility Management Suisse, Ticino

Team di elaborazione

synergo in cooperazione con PLANAR AG

Roberto De Tommasi (capo progetto), Nathalie Heiniger (synergo)
Stefan Schneider, Xenia Fraefel (PLANAR AG)

Modalità di citazione

SvizzeraEnergia per i comuni (a c. di), MIPA – Gestione della mobilità nei processi di pianificazione di aree, esempi di aree con gestione della mobilità, manuale, marzo 2025,
elaborato da
synergo in collaborazione con PLANAR.

Questo manuale è stato realizzato con il sostegno di SvizzeraEnergia.
La responsabilità del contenuto è esclusivamente del team di elaborazione.

Contenuti

Prefazione	3
1 Introduzione	4
1.1 Definizione di un'area – delimitazione del sistema	4
1.2 Il ruolo della mobilità nelle aree	5
1.3 Gestione della mobilità nelle aree	7
2 Esempi di aree	11
2.1 Panoramica	11
2.2 Sviluppo residenziale Aeschbachquartier	12
2.3 Complesso residenziale LeNa Haus	15
2.4 Nuovo sito di produzione Rolex	18
2.5 Palazzo dell'amministrazione cantonale Seetalplatz (KVSE)	21
2.6 Parco Terre Bonne	24
2.7 Immobili residenziali e commerciali a Ziegelpark	27
2.8 Ampliamento della sede IBSA (Institut Biochimique SA)	30
2.9 Complesso residenziale Giesserei	33
2.10 Insediamento KOCH nel quartiere Koch	36
2.11 Progetto di grattacielo residenziale PI	39
Glossario	I

Prefazione

Le aree sostenibili sono sinonimo di sviluppi il più possibile efficienti dal punto di vista delle risorse, dell'economicità e della sostenibilità sociale, sia in termini di sviluppo che di funzionamento. Ciò include una progettazione efficiente della mobilità, volta a ridurre il volume di traffico proveniente dall'area e a indirizzarlo verso mezzi di trasporto efficienti dal punto di vista ambientale e spaziale.

Il progetto «Gestione della mobilità nei processi di pianificazione delle aree» (MIPA) si occupa della gestione della mobilità nel trasporto di passeggeri nelle aree. La gestione della mobilità è un fattore d'influenza importante per ridurre il volume di traffico generato da un'area e promuovere l'uso del trasporto pubblico, della bicicletta e degli spostamenti a piedi. È importante che la gestione della mobilità sia coordinata con le infrastrutture circostante l'area e che svolga la sua funzione una volta messa in esercizio l'area.

Il manuale mostra come la gestione della mobilità deve essere preparata e implementata dalla pianificazione alla messa in esercizio di un'area e quali compiti debanno essere svolti da quali attori coinvolti.

Il manuale è composto da tre parti autonome:

Struttura del manuale MIPA



1 Introduzione

Questo capitolo descrive il ruolo della mobilità nella progettazione di un'area. Si presta particolare attenzione alla gestione della mobilità e alle sue utilità.

1.1 Definizione di un'area – delimitazione del sistema

Il progetto MIPA si occupa di aree,

- che sono coinvolti in un processo di pianificazione¹ con le autorità pubbliche.
- in cui sono previsti usi prevalentemente residenziali e/o servizi (es. uffici).

La definizione di area su cui si basa il progetto si basa sulla formulazione delle linee guida «Sviluppo di aree per la società a 2000 watt»²:

«Un'area è un perimetro spaziale chiaramente definito che viene sviluppato da una singola impresa o da una comunità organizzata in modo uniforme. La trasformazione dell'uso esistente e passato in un nuovo uso conferisce all'area una nuova identità».



Figura 1: Composizione di un'area (fonte: nota 2)

Un'area può essere suddivisa in diversi lotti edificabili. Ogni lotto può contenere diversi edifici, che a loro volta possono ospitare destinazioni d'uso diverse.

¹ Il processo di pianificazione si riferisce, ad es. all'attuazione di un incarico di studio (ad esempio la pianificazione dei test), alle procedure di pianificazione dell'utilizzo speciale o allo sviluppo di un progetto specifico con un successivo permesso di costruzione. Cfr: Manuale MIPA «Regolamentazione della gestione della mobilità».

² Ufficio federale dell'energia e altri, Sviluppo dell'area per la società a 2.000 watt, guide e principi, Zurigo, 2008.

1.2 Il ruolo della mobilità nelle aree

1.2.1 Utilità di un'organizzazione efficiente della mobilità

Le utilità di una progettazione efficiente della mobilità in un'area sono molteplici (si veda anche il capitolo **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**) e includono in particolare i seguenti elementi:

- Riduzione del fabbisogno di spazio
- Miglioramento della qualità del soggiorno
- Miglioramento dell'efficienza economica e la sostenibilità sociale
- Riduzione del traffico indotto
- Riduzione del consumo energetico e delle relative emissioni di gas serra
- Miglioramento dell'accessibilità con tutti i mezzi di trasporto

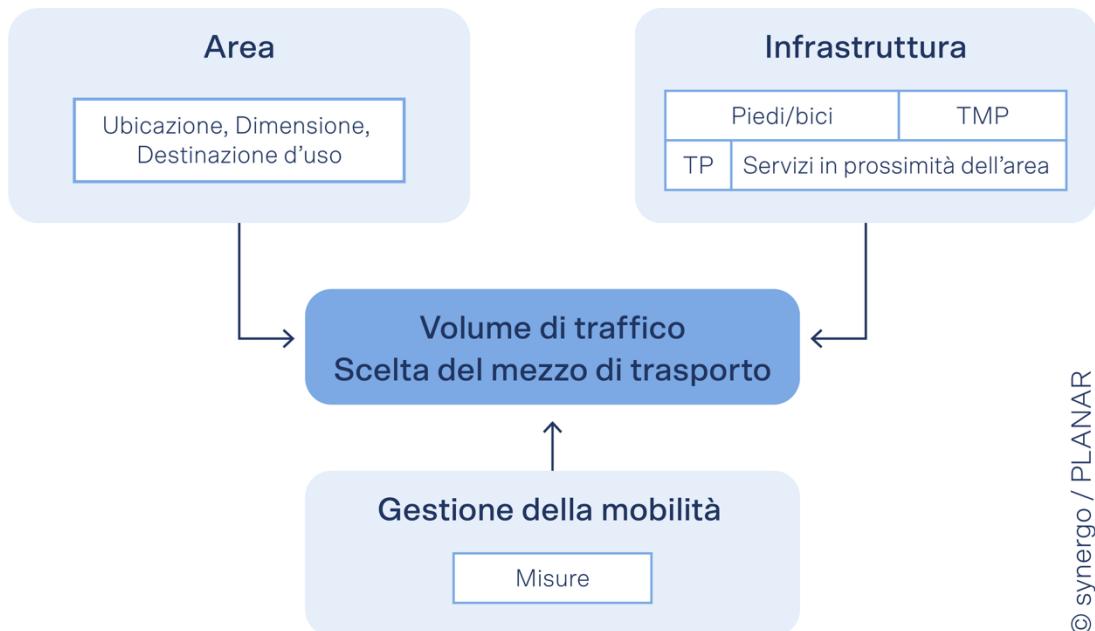
La riduzione dei consumi energetici e delle relative emissioni di gas serra sono elementi particolarmente importanti di cui tenere conto in fase di sviluppo delle aree. Il traffico, in quanto spostamento effettivo delle persone, ha un grande potenziale di ottimizzazione; è responsabile della quota maggiore di consumo energetico per gruppo di consumatori in Svizzera nel suo complesso, circa il 36%³.

1.2.2 Fattori d'influenza della mobilità in un'area

La mobilità generata da un'area si riflette nel volume di traffico e nella scelta del mezzo di trasporto. Per una progettazione efficiente della mobilità di un'area, il volume di traffico deve essere ridotto al minimo⁴ e la scelta del mezzo di trasporto deve essere influenzata verso un elevato uso dei trasporti pubblici, del traffico ciclistico e pedonale. I punti di partenza per ridurre il volume di traffico e influenzare la scelta del mezzo di trasporto sono inclusi nei seguenti fattori d'influenza (cfr. Figura 2):

³ Ripartizione dei consumi finali in TJ per gruppi di consumatori (2022): Famiglie (27,6%), industria (19,0%), servizi (16,0%), traffico (36,2%). Informazioni tratte da: Ufficio federale dell'energia, Statistica energetica globale svizzera 2022, Berna, 2023.

⁴ Questo è inteso e possibile solo in misura limitata, poiché il volume di traffico è anche un indicatore della domanda di un'area. Ad es. nel caso di un'area in cui, oltre alle destinazioni d'uso residenziali e agli uffici, sono presenti usi ad alta intensità di clientela come vendita al dettaglio, ristoranti, cinema, ecc.



© synergo / PLANAR

Figura 2: Fattori d'influenza della mobilità in un'area

Fattore d'influenza area

La posizione e localizzazione dell'area, le dimensioni in termini di spazio disponibile e le destinazioni d'uso (ad es. residenziale, servizi) e i gruppi di utenti (abitanti, collaboratori, clienti, visitatori delle abitazioni) sono determinanti per il volume di traffico generato da un'area.

Fattore d'influenza infrastruttura

L'infrastruttura di trasporto e la qualità dell'accesso di un'area ai vari mezzi di trasporto sono elementi fondamentali per indirizzare il traffico generato verso, per quanto possibile, mezzi di trasporto efficienti dal punto di vista ambientale e del territorio. È particolarmente centrale la qualità dei collegamenti al trasporto pubblico circostante (rete e frequenza) e alla rete pedonale e ciclabile al momento della messa in esercizio di un'area. L'infrastruttura di trasporto comprende anche la presenza e la distanza dai servizi di sharing (es. servizi di car e bike sharing accessibili al pubblico) nelle vicinanze del sito.

Oltre all'infrastruttura di trasporto, è rilevante anche la vicinanza e la disponibilità di servizi essenziali, come negozi per le necessità quotidiane, istituzioni scolastiche e spazi di svago e natura. Se queste strutture sono disponibili nelle immediate vicinanze, possono essere raggiunte a piedi o in bicicletta.

Fattore d'influenza gestione della mobilità

Le misure di gestione della mobilità a disposizione dei gruppi di utenti di un'area messa in funzione, insieme alle infrastrutture circostanti, formano un pacchetto completo che ha particolare influenza sulla scelta del mezzo di trasporto.

I tre fattori d'influenza citati e i relativi ambiti di intervento sono interconnessi tra loro e consentono di sviluppare un'area che, dal punto di vista della mobilità, si configuri come sostenibile: _con il minor volume di traffico possibile, gestito per quanto possibile da mezzi di trasporto efficienti dal punto di vista ambientale e spaziale.

1.3 Gestione della mobilità nelle aree

1.3.1 Descrizione

La descrizione della gestione della mobilità nelle aree utilizzate nel MIPA è la seguente⁵:

«La gestione della mobilità relativa all'area si occupa delle esigenze di mobilità e dei flussi di traffico generati dalle attività in un'area. L'obiettivo è quello di gestirli nel modo più efficiente possibile, in maniera compatibile con l'ambiente e la sostenibilità sociale ed economica. Ciò richiede un ruolo attivo da parte degli attori di un'area, che prendono decisioni e attuano misure all'interno della propria sfera di influenza in modo da dare il massimo contributo possibile al raggiungimento degli obiettivi. Nello sviluppo e nell'attuazione delle misure, gli attori sono supportati dalle autorità e dai fornitori di mobilità»⁶.

1.3.2 Misure di gestione della mobilità relative all'area

Il cuore della gestione della mobilità in un'area è costituito dalle misure specifiche, pensate e sviluppate per rispondere alle esigenze degli utenti dell'area stessa.⁷

1.3.3 Momento ideale per la messa in esercizio

Affinché la gestione della mobilità di un'area sia efficace, è importante la tempistica della sua messa in funzione. Idealmente, le misure di gestione della mobilità dovrebbero essere stabilite contemporaneamente alla messa in funzione delle prime parti di un'area (es. singoli lotti o edifici).

⁵ Sulla base della definizione del termine "gestione della mobilità aziendale" tratta da synergo-Tensor AG: Mobilitätsmanagement in Betrieben - Motive und Wirksamkeit, Forschungsauftrag SVI 2004/045, Zurigo, settembre 2008.

⁶ Il termine «fornitore di mobilità» si riferisce ad esempio alle imprese di trasporto pubblico, ai fornitori di car sharing o bike sharing.

⁷ Le misure sono descritte in dettaglio nel manuale MIPA «Piani di mobilità per le aree», allegato A-I.

1.3.4 Attori

Gli attori più importanti nella gestione della mobilità di un'area sono le autorità, gli attori di competenza e gli utenti dell'area.

Autorità (comune e cantone di ubicazione)

Il ruolo principale delle autorità è quello di «convincere» gli attori di competenza dell'area a implementare la gestione della mobilità nei processi di pianificazione a monte. In principio, possono farlo in due modi⁸:

Direttive

Le autorità definiscono – sulla base di condizioni quadro pianificatorie e giuridiche esistenti o da creare – direttive per la gestione della mobilità negli strumenti di pianificazione rilevanti per l'area, contribuendo così alla sua integrazione.

Consulenza

Le autorità offrono agli attori competenti per l'area una consulenza sulla gestione della mobilità.

Attori responsabili dell'area – privati

Per «attori responsabili dell'area» si intendono quei soggetti che svolgono un ruolo centrale o sono responsabili per la gestione della mobilità durante la fase di pianificazione, di sviluppo e dopo la messa in esercizio dell'area. Ridotti in complessità⁹, si possono dividere in due gruppi:

Proprietario fondiario / committente

Di solito sono i proprietari fondiari ad avviare lo sviluppo dell'area. Hanno quindi un'influenza significativa nelle prime fasi dello sviluppo dell'area, ad esempio nella pianificazione dei test, di un concorso o di un piano particolareggiato, nell'interazione cooperativa con le autorità, per garantire che la gestione della mobilità di un'area sia affrontata o ancorata in una fase iniziale.

Il committente può anche svolgere un ruolo nelle suddette fasi di pianificazione; tuttavia, è essenzialmente responsabile di garantire che il concetto di gestione della mobilità¹⁰ sia chiaramente definito nell'ambito del permesso di costruzione e che venga implementato e fatto funzionare di conseguenza.

⁸ Il manuale MIPA «Regolamentazione della gestione della mobilità» tratta questo argomento in dettaglio e in particolare il ruolo delle autorità del comune di ubicazione o del cantone di ubicazione

⁹ Sia i proprietari fondiari che gli sviluppatori si avvalgono di organizzazioni «a valle» come studi di architettura, committenti di aree, uffici marketing, società di gestione immobiliare, ecc. per alcuni compiti di pianificazione, sviluppo e funzionamento di un sito.

¹⁰ Il manuale MIPA «Piani di mobilità per le aree» tratta in dettaglio il processo e il contenuto di un piano di mobilità.

Proprietari / inquilini

I proprietari o inquilini di spazi all'interno dell'area possono essere competenti per il funzionamento di determinate misure per la gestione della mobilità. Questo dipende sia dalla natura delle misure sia dalla struttura organizzativa dell'area¹¹.

Utenti dell'area

In definitiva, gli utenti sono persone che trascorrono del tempo sull'area per vari motivi e in misura diversa. I principali gruppi di utenti sono i residenti e i collaboratori. I clienti e i visitatori delle abitazioni hanno un ruolo relativamente minore, perché possono essere meno influenzati dalle misure di gestione della mobilità.

Gli utenti rappresentano i gruppi target delle misure di gestione della mobilità offerte. Esse mirano a garantire che gli utenti dell'area gestiscano le proprie esigenze di mobilità e i processi di traffico nel modo più efficiente possibile o li svolgano il più possibile con i mezzi pubblici, in bicicletta o a piedi.

1.3.5 Benefici

I vantaggi della gestione della mobilità di un'area si manifestano in modi diversi per ciascun gruppo di attori:

Autorità (comune e cantone di ubicazione)

- Lo sviluppo e la densificazione centripeta possono essere realizzati anche in aree già fortemente congestionate.
- Il volume di traffico generato dall'area può essere facilmente gestito dalla rete di trasporto multimodale esistente nell'area circostante.
- Potrebbero non essere necessari investimenti nella rete di trasporto o solo di lieve entità.
- Non si rendono necessarie nuove superfici per infrastrutture viarie supplementari.
- I valori limite stabiliti dalla legislazione ambientale sono rispettati nonostante il volume di traffico aggiuntivo.

¹¹ Esempio: la società di gestione immobiliare nominata dal proprietario dell'area o dal proprietario dell'edificio ha la competenza di garantire la fornitura di una serie di informazioni sulla mobilità. Questa viene fornita ai collaboratori quando si trasferiscono in un ufficio. Il proprietario / inquilino dell'ufficio è responsabile di distribuire il set ai collaboratori.

Attori responsabili dell'area – privati (proprietari fondiari / committenti)

- Esiste la possibilità di ridurre i costi legati alla realizzazione e gestione di parcheggi per automobili.
- Le superfici libere possono essere utilizzate in modo più redditizio.
- La soddisfazione degli utenti viene aumentata grazie a misure che facilitano l'accesso all'area con mezzi di trasporto sostenibili.
- Gli attori possono utilizzare la gestione della mobilità come «elemento di vendita» per i futuri inquilini o proprietari, il che può dare loro un vantaggio competitivo rispetto ad altre aree.
- Con la gestione della mobilità le prescrizioni poste delle autorità vengono soddisfatte nella domanda di costruzione, riducendo i rischi di ricorsi e velocizzando la messa in funzione dell'area.

Utenti dell'area (principalmente residenti e collaboratori)

- Le misure previste nell'area offriranno agli utenti una migliore qualità di soggiorno e una gamma di servizi che faciliteranno l'accesso all'area con diversi mezzi di trasporto, creando opzioni a favore di una mobilità efficiente e rispettosa dell'ambiente. Gli utenti potranno inoltre soddisfare le proprie esigenze di mobilità principalmente con i mezzi pubblici, in bicicletta o a piedi.
- Questo permette loro di ridurre i costi di mobilità.
- Si identificano con l'area perché corrisponde ai loro valori personali legati alla sostenibilità ambientale e alla protezione del clima.

2 Esempi di aree

Questo capitolo riporta degli esempi di aree che stanno pianificando o hanno introdotto misure di gestione della mobilità.

2.1 Panoramica

La tabella seguente fornisce una panoramica degli esempi descritti di seguito.

Esempi in sintesi

Designazione	Stato	Luogo (cantone)
Sviluppo residenziale Aeschbachquartier	in funzione	Aarau (AG)
CompleSSo residenziale LeNa Haus	in funzione	Basilea (BS)
Nuovo sito di produzione Rolex	in pianificazione	Bulle (FR)
Edificio cantonale Seetalplatz (KVSE)	in realizzazione	Emmen (LU)
Parco Terre Bonne	in funzione	Eisine (VD)
Immobili residenziali e commerciali a Ziegeleipark	in funzione	Horw / Kriens (LU)
Ampliamento della sede IBSA (Institut Biochimique SA)	in pianificazione	Lugano / Collina d'Oro (TI)
CompleSSo residenziale Giesserei	in funzione	Winterthur (ZH)
Insediamento KOCH nel quartiere di Koch	in realizzazione	Zurigo (ZH)
Progetto di grattacielo residenziale PI	in pianificazione	Zug (ZG)

2.2 Sviluppo residenziale Aeschbachquartier



Fonte: Mobimo AG

È stato creato l'Aeschbachquartier, un nuovo quartiere vicino alla stazione ferroviaria di Aarau.

Via, quartiere: Buchserstrasse,
quartiere Aeschbach

Città / Comune: Aarau

Committenti, proprietari fondiari
Mobimo

Stato: in funzione

Messa in funzione: 2019



Destinazioni d'uso

Uso principale: residenziale (167 appartamenti), destinazioni d'uso aggiuntive:
negozi, uffici, ecc.

Accessibilità

Trasporto pubblico: una fermata dell'autobus con tre linee di autobus direttamente adiacente all'area, classe di qualità del trasporto pubblico secondo ARE: B (buon collegamento)

Piedi/bici: direttamente collegato alla rete urbana di sentieri e piste ciclabili e alla rete cantonale di piste ciclabili, il centro città e la stazione ferroviaria di Aarau sono raggiungibili a piedi in circa 12 minuti e in bicicletta in circa 5 minuti.

Traffico motorizzato: direttamente collegato alla rete stradale principale

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

Grazie alla posizione centrale, al carattere urbano e alla vicinanza alla stazione ferroviaria e al centro città, Mobimo AG è giunta alla conclusione che esiste un potenziale per le famiglie senza auto e che l'effettivo bisogno di parcheggi per gli abitanti è inferiore al fabbisogno minimo stabilito per legge.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Totale 101 stalli per 167 appartamenti, 0,6 stalli/appartamento, sotto il fabbisogno minimo legale
Gestione del parcheggio	Residenti, collaboratori, clienti clienti, visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Stalli in affitto per residenti e collaboratori a costo pieno, CHF 155/mese– Utilizzo degli stalli per clienti e visitatori, a pagamento, 1.50 CHF/h
Regolamenti contrattuali	Residenti (famiglie senza auto)	<ul style="list-style-type: none">– Le famiglie senza auto si impegnano in un accordo aggiuntivo al contratto di locazione a non possedere un'auto o a procurarsene una durante il periodo di locazione
Opzioni di ricarica per le auto elettriche	Residenti, collaboratori, clienti, visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Tutti gli stalli sono dotati di un'installazione di base.– 2 stalli dotati di stazioni di ricarica elettronica
Parcheggio per biciclette	Residenti, collaboratori, clienti, visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 488 stalli per biciclette, di cui 340 sono situati in vari locali per biciclette al piano terra agli ingressi dell'edificio esclusivamente per gli abitanti, mentre i restanti 148 sono distribuiti in modo decentrato nello spazio esterno
Offerte di sharing	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– 1 auto Mobility in condivisione
Buono mobilità	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– I residenti possono ricevere gratuitamente un abbonamento annuale a Mobility del valore di CHF 290/anno; gli abbonamenti sono finanziati da Mobimo AG
Informazioni sulla mobilità	Residenti, collaboratori, clienti e visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Sistemi informativi dell'area (schermi) con gli orari attuali di partenza dei mezzi pubblici, all'esterno e in tutti gli ingressi dell'edificio

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure sono state realizzate da Mobimo AG nell'ambito del progetto edilizio e vengono gestite direttamente da questa azienda.

Principali disposizioni normative

Regolamento edilizio e di utilizzo della città di Aarau:

- Consente la riduzione del numero minimo obbligatorio di parcheggi nei progetti edili con esplicito obiettivo di ridurre o eliminare le destinazioni d'uso dei veicoli a motore, fino alla rinuncia completa. Requisiti per l'approvazione: piano di mobilità come parte integrante della domanda di costruzione (§ 68 par. 4).
- Definisce i contenuti del piano di mobilità: obiettivi, misure, controllo dell'efficacia, misure correttive, reportistica (§ 67 par. 2 e 3).

Nel manuale per piani di mobilità per utilizzi a bassa motorizzazione della città di Aarau, sono specificati i requisiti dettagliati per la redazione degli stessi.

Principali risultati ottenuti

- Circa un terzo dei 167 nuclei familiari non ha un'auto.
- Rinunciando alla costruzione di un secondo piano interrato nel parcheggio sotterraneo, è stato possibile ottenere un significativo risparmio sui costi.

Fonti di informazione

- Regolamento edilizio e di utilizzo della città di Aarau:
https://aarau.tlex.ch/app/de/texts_of_law/7.1-1
- [Città di Aarau, linee guida sul piano di mobilità per destinazioni a basso tasso di automobili](#)
- Mobilservice, esempio pratico di gestione della mobilità nel quartiere Aeschbach:
www.mobilservice.ch/de/-2617.html
- Sito web del quartiere Aeschbachquartier: www.aeschbachquartier.ch

Osservazioni

Il complesso residenziale si trova nel lotto 2 del quartiere di Aeschbach ed è soggetto alle disposizioni del piano particolareggiato privato di Torfeld-Süd.

Contatti per ulteriori informazioni

Mobimo Management AG
info@mobimo.ch

**Ufficio Urbanistica di Aarau,
Sviluppo Urbano**
mobilitaet@aarau.ch

2.3 Complesso residenziale LeNa Haus



Fonte: © Boris Haberthuer Photography

La LeNa Haus nell'area di Westfeld

Via, quartiere: Im Westfeld 13,
Area Westfeld

Città / Comune: Basilea

Committenti, proprietari fondiari
Cooperativa edilizia wohnen&mehr
Inquilino generale: Cooperativa edilizia e
abitativa LeNa

Stato: in funzione

Messa in funzione: 2023



Destinazioni d'uso

Destinazione d'uso principale: residenziale (82 appartamenti), destinazioni d'uso aggiuntive: Ristorante (pub cooperativo) e due locali commerciali al piano terra.

Accessibilità

Trasporti pubblici: raggiungibili a piedi tre fermate di autobus servite da tre linee e una fermata del tram con una linea. Secondo la classificazione ARE, la qualità dell'accessibilità al trasporto pubblico è di classe A (collegamento molto buono)

In bicicletta: collegamento diretto alla rete urbana di percorsi pedonali e ciclabili

Traffico motorizzato: collegamento diretto alla rete stradale principale

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

La sostenibilità è un principio chiave sancito dalla carta della cooperativa edilizia e abitativa LeNa. In esso i membri della cooperativa si impegnano a rispettare l'ambiente e a vivere con un'impronta ecologica relativamente ridotta. Questo impegno volontario comprende anche una politica dei trasporti il più possibile ecologica, basata principalmente sull'uso dei trasporti pubblici, della bicicletta e degli spostamenti a piedi.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Totale 15 stalli per 82 appartamenti, 0,2 stalli/appartamento, non è specificato il fabbisogno minimo di stalli da realizzare
Gestione del parcheggio	Residenti, collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Stalli affittati a famiglie solo in casi giustificati (esempio per motivi di salute o di lavoro)– Affitto di stalli per la copertura dei costi
Parcheggio per biciclette	Residenti, collaboratori, clienti, visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 360 stalli per biciclette, di cui 100 sono situati nel piano interrato esclusivamente per gli abitanti, altri 200 sono situati nell'adiacente parcheggio sotterraneo ed i restanti 60 sono situati all'esterno presso gli ingressi dell'edificio– Prese per la ricarica di e-bike– Stazione di servizio con pompa per biciclette e macchina self-service (camere d'aria e kit di riparazione)
Offerte di sharing	Residenti, collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– 2 auto in condivisione da IBW– 1 e-cargobike (prevista)
Varie	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Deposito alimentare al piano terra, dove vengono conservate frutta e verdura acquistate da aziende agricole locali.

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure di gestione della mobilità sono state sviluppate nell'ambito del progetto edilizio dalla Cooperativa edilizia wohnen&mehr, in collaborazione con la Cooperativa edilizia e abitativa LeNa, e vengono gestite operativamente da entrambe le cooperative.

Principali disposizioni normative

Ordinanza sui parcheggi del Cantone di Basilea Città:

- Per le destinazioni d'uso residenziali si stabilisce che può essere creato un parcheggio per appartamento, ma non si specifica un fabbisogno minimo (§ 8 par. 1).

Principali risultati ottenuti

- 72 nuclei familiari su un totale di 82 non possiedono un'automobile.
- Gli abitanti utilizzano principalmente i trasporti pubblici e le biciclette per soddisfare le loro necessità di mobilità quotidiana.

Fonti di informazione

- Ordinanza sui parcheggi del Cantone di Basilea Città:
www.gesetzessammlung.bs.ch/app/de/texts_of_law/730.310
- Sito web ATA mobilità residenziale, esempio LeNa Haus Basel:
<https://wohnbau-mobilitaet.ch/Beispiel/lena-haus-basel/>
- Sito della cooperativa edilizia e abitativa LeNa:
www.lencoop

Osservazioni

Contatti per ulteriori informazioni

Cooperativa edilizia e abitativa LeNa
kontakt@lenacoop

Data di redazione: novembre 2024

2.4 Nuovo sito di produzione Rolex



Fonte: Rolex SA

La nuova ubicazione di Rolex a Bulle (visualizzazione).

Via, quartiere: Chemin des Crêts

Città / Comune: Bulle

Committenti, proprietari fondiari:

Rolex SA

Stato: in pianificazione

Messa in funzione: circa 2029 / 2030



Destinazioni d'uso

Usi principali: Produzione e uffici (circa 2.400 collaboratori in totale, di cui 960 presenti tra le 06:00 e le 20:00 e 1.440 suddivisi in tre turni di lavoro), destinazioni d'uso aggiuntive: ristorante per collaboratori

Accessibilità

Trasporto pubblico: raggiungibili a piedi due fermate di autobus servite da una linea, che collega direttamente il nuovo sito con la stazione ferroviaria di Bulle. Secondo la classificazione ARE, la qualità dell'accessibilità è di classe D (collegamento scarso). Tuttavia, entro la messa in esercizio del sito, l'accessibilità sarà migliorata attraverso vari adeguamenti dell'offerta esistente di trasporto pubblico

In bicicletta: collegamento diretto alla rete di piste ciclabili e pedonali circostanti, è previsto un nuovo collegamento ciclabile diretto dal centro di Bulle alla nuova sito

Traffico motorizzato: collegamento diretto alla rete stradale principale

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

La gestione della mobilità di Rolex nella nuova sede di Bulle è una continuazione di quanto già attuato nelle attuali ubicazioni di Ginevra e Bienna. Inoltre, il Cantone di Friburgo richiede alle aziende con più di 50 collaboratori di implementare un piano di mobilità con misure per la gestione ecologica dei viaggi generati dai collaboratori.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Collaboratori, clienti	<ul style="list-style-type: none">– Totale 692 stalli, di cui 100 riservati al car pooling e 60 per i clienti
Gestione del parcheggio	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Regolamento per la gestione dei parcheggi, con assegnazione di stalli riservabili secondo i seguenti criteri: orario di lavoro al di fuori degli orari di esercizio del trasporto pubblico; differenza significativa tra i tempi per tragitto casa-lavoro con i mezzi pubblici e in auto.– Stalli per i collaboratori a pagamento, 80 CHF/mese o 120 CHF/mese per i dirigenti e i membri della direzione (secondo la pianificazione attuale)– Le auto in condivisione (carpooling) beneficiano di una tariffa ridotta di 25 CHF/mese (secondo la pianificazione attuale).
Opzioni di ricarica per le auto elettriche	Clienti	<ul style="list-style-type: none">– 40 stalli dotati di stazioni di ricarica elettrica
Parcheggio per biciclette	Collaboratori e clienti	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 684 stalli per biciclette, tutti situati al 1° piano interrato e accessibili in bicicletta– Docce, guardaroba e armadietti personali per i collaboratori– Stazioni di ricarica per e-bike
Buono mobilità	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– I collaboratori il cui principale mezzo di trasporto è il trasporto pubblico o la bicicletta possono scegliere tra due opzioni di buoni mobilità per diversi mezzi di trasporto, per un totale di fino a 2.000 franchi all'anno.– I collaboratori che utilizzano la bicicletta come mezzo di trasporto principale ricevono un supplemento di 0,3 CHF/km.
Sensibilizzazione	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Viene pubblicizzata la partecipazione al programma "Bike to work" di Pro Velo.– Ai nuovi collaboratori vengono forniti abbonamenti per il trasporto pubblico e e-bike a scopo di prova.

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure saranno realizzate nell'ambito del progetto di costruzione di Rolex e saranno applicate da Rolex.

Principali disposizioni normative

Legge sulla mobilità del Cantone di Friburgo:

- Prescrive che ogni azienda e ogni amministrazione pubblica con più di 50 collaboratori (in equivalenti a tempo pieno durante tutto l'anno) deve avere un piano di mobilità che mostri come vengono definiti e ottimizzati gli spostamenti dei collaboratori (art. 49, comma 1).
- Definisce che il piano di mobilità deve essere redatto entro un anno dallo stabilimento dell'azienda o dell'amministrazione pubblica sul territorio del Cantone di Friburgo. Nel caso di una domanda di costruzione in procedura ordinaria, il piano di mobilità deve essere allegato alla domanda (art. 49, comma 2).

Principali risultati ottenuti

- L'obiettivo è quello di ottenere una scelta equa ed equilibrata del mezzo di trasporto per i tragitti casa lavoro, tenendo conto della residenza e dell'orario di lavoro dei collaboratori.
- Tra i collaboratori viene incoraggiato l'uso dei mezzi pubblici, delle biciclette e la formazione di car pooling per gli spostamenti lavorativi.

Fonti di informazione

- Legge sulla mobilità del Cantone di Friburgo:
https://bdlf.fr.ch/app/de/texts_of_law/780.1/versions/7955
- Presentazione del piano di mobilità per del sito di Bulle (mobilidée, aggiornato il: 24/05/2024)

Osservazioni

Contatti per ulteriori informazioni

mobilidée
info@mobilidee.ch

Rolex SA
mobilite.geneve@rolex.com

2.5 Palazzo dell'amministrazione cantonale Seetalplatz (KVSE)



Fonte: Dipartimento delle Finanze Canton LU, Comunicazione

Il nuovo edificio dell'amministrazione cantonale in Seetalplatz (visualizzazione).

Via, quartiere: Seetalplatz

Città / Comune: Emmen

Committenti, proprietari fondiari:

Canton Lucerna

Stato: in fase di realizzazione

Messa in funzione: autunno 2026



Destinazioni d'uso

Destinazione d'uso principale: uffici (circa 1.050 posti di lavoro per l'amministrazione cantonale), destinazioni d'uso aggiuntive: Residenziale (17 appartamenti), usi terzi (ristorante, vendita al dettaglio).

Accessibilità

Trasporto pubblico: stazione degli autobus con sei linee di autobus direttamente adiacente all'area, classe di qualità del trasporto pubblico secondo ARE: A (collegamento molto buono)

In bicicletta: collegamento diretto alla rete urbana di sentieri e piste ciclabili, diversi percorsi ciclabili regionali in direzione del centro di Lucerna e dei comuni limitrofi

Traffico motorizzato: collegamento diretto alla rete stradale principale

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

Il Canton Lucerna vuole svolgere la sua funzione di modello nell'area della mobilità e della sostenibilità. Inoltre, la gestione della mobilità deve essere promossa all'interno dell'amministrazione. È stato quindi chiaro fin dall'inizio che la mobilità è un tema importante in relazione al KVSE. Ci sono anche altri aspetti che influenzano la gestione della mobilità a Seetalplatz. Il terreno edificabile (con acque sotterranee) consente la costruzione di un solo piano interrato, motivo per cui non è stato richiesto un parcheggio multipiano più grande. Il piano di sviluppo specifica anche un numero massimo prescritto di viaggi in auto da osservare nell'ora di punta serale.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Collaboratori, residenti, clienti, visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Totale 96 stalli auto, di cui 34 per veicoli speciali dell'amministrazione cantonale, 28 per clienti e visitatori, 29 per la flotta di car sharing e 5 per appartamenti e uso di terzi. Il fabbisogno minimo legale soddisfatto– 66 stali nel parcheggio dell'edificio, 30 stalli affittati nel lotto adiacente
Gestione del parcheggio	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Nessuno stallo per le auto private dei collaboratori dell'amministrazione cantonale, con uso occasionale dell'auto privata per viaggi di lavoro; l'uso degli stalli per clienti e visitatori è possibile su prenotazione.
Opzioni di ricarica per le auto elettriche	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Tutti gli stalli del parcheggio sono dotati di installazione di base.– Il 50% degli stalli nel parcheggio è dotato di stazioni di ricarica elettronica.
Parcheggio per biciclette	Collaboratori, residenti, clienti, visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 503 stalli per biciclette, di cui 227 sono situati nella sala biciclette nel piano interrato e 53 nella sala biciclette al piano terra (per residenti), mentre i restanti 223 sono distribuiti decentralmente nello spazio esterno– Stazioni di servizio con pompa per biciclette e strumenti di riparazione nelle due sale bici nel piano interrato e al piano terra– Docce, guardaroba per i collaboratori dell'amministrazione cantonale
Offerte di sharing	Collaboratori, residenti	<ul style="list-style-type: none">– Flotta con 29 veicoli per il car sharing– Flotta di 20 e-bike, incluse delle e-cargobike.

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure saranno predisposte e gestite dall'amministrazione cantonale nell'ambito del progetto di costruzione.

Principali disposizioni normative

Piano di sviluppo Seetalplatz Ost, A1 del Comune di Emmen e del Cantone di Lucerna:

- Definisce il volume di traffico motorizzato da rispettare nell'ora di punta serale (art. 16, 2).
 - Specifica che il numero di parcheggi previsti non può portare al superamento del volume di traffico motorizzato specificato (art. 17, comma 1).
 - Specifica che i datori di lavoro con più di 50 collaboratori devono presentare un piano di mobilità con il permesso di costruzione (art. 17, comma 8).
-

Principali risultati ottenuti

- Il contingente di tragitti definito nel piano di attuazione viene rispettato.
 - Il Cantone promuove l'uso dei trasporti pubblici e delle biciclette tra i collaboratori del nuovo centro amministrativo.
-

Fonti di informazione

- Piano di sviluppo Seetalplatz Ost, A1:
www.emmen.ch/_docn/2679436/A1_SBV_170502.pdf
 - Amministrazione del piano di mobilità KVSE (Planar AG, stato: 06.10.2022, versione domanda di costruzione)
 - Sito web di KVSE-Seetalplatz: www.kantonale-verwaltung.lu.ch
-

Osservazioni

Contatti per ulteriori informazioni

**Dipartimento delle finanze del
Cantone di Lucerna, Divisione
immobiliare**
immobilien@lu.ch

**Dipartimento per l'edilizia, l'ambiente
e l'economicità, Cantone di Lucerna,
Segreteria di Dipartimento**
buwd@lu.ch

Data di redazione: novembre 2024

2.6 Parco Terre Bonne



Fonte: Regione di Nyon

Terre Bonne Park – Parco commerciale per amministrazioni e aziende High-Tech.

Strada, Quartiere: Route de Crassier

Città / Comune: Eysins

Committenti, proprietari fondiari

Nemaco Suisse SA

Comproprietario: Nemaco Fléchères

Stato: in funzione

Messa in funzione: 2011



Destinazioni d'uso

Destinazione d'uso principale: ufficio, destinazioni d'uso aggiuntive: ristorante aziendale, asilo nido, centro benessere (attualmente ospita 25 aziende con circa 1.800 collaboratori)

Accessibilità

Trasporto pubblico: tre fermate di autobus con quattro linee si trovano direttamente ai margini dell'area. Sono disponibili collegamenti diretti con la stazione ferroviaria di Nyon e con i comuni circostanti. Secondo la classificazione ARE, la qualità dell'accessibilità è di classe C (collegamento sufficiente). L'accessibilità tramite TP è stata cofinanziata dalla Nemaco SA e dalle aziende insediate nell'area.

In bicicletta: collegamento diretto alla rete urbana di sentieri e piste ciclabili e alla rete ciclabile regionale.

Traffico motorizzato: collegamento diretto alla rete stradale principale, fortemente congestionata nelle ore di punta.

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

Sulla base delle linee guida del piano regolatore "Terre Bonne – Le Nipy", la regione di Nyon, con il sostegno del Cantone di Vaud, ha avviato lo sviluppo e l'attuazione di un piano di mobilità interaziendale nel parco commerciale Terre Bonne. In questo contesto, la maggior parte delle aziende locali ha firmato la "Carta dell'impegno per la mobilità sostenibile", in cui si impegna a promuovere un traffico pendolare ecologico per i propri collaboratori.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Collaboratori e clienti	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 848 stalli, di cui 600 per i collaboratori nei vari parcheggi sotterranei e 248 per i clienti nello spazio esterno
Gestione del parcheggio	Collaboratori, clienti	<ul style="list-style-type: none">– Le aziende che assumono regolano di solito l'assegnazione dei loro stalli ai collaboratori stessi.– Tutti gli stalli per i collaboratori sono soggetti a una tassa, che le aziende in affitto determinano autonomamente.
Parcheggio per biciclette	Collaboratori, clienti	<ul style="list-style-type: none">– Parcheggio centralizzato per biciclette nello spazio esterno con un totale di circa 30 stalli per biciclette– Stalli supplementari per biciclette agli ingressi degli edifici.– Docce negli edifici– Pompe e armadietti per biciclette forniti da singole aziende
Offerte di sharing	Collaboratori, clienti (anche accessibili al pubblico)	<ul style="list-style-type: none">– 1 auto Mobility in condivisione– 1 postazione di bikesharing con tariffe di utilizzo scontate per i collaboratori delle aziende
Sensibilizzazione	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Servizio di consulenza per la mobilità "Guichet Mobile"– Vengono organizzate regolarmente campagne e azioni per promuovere l'uso di modalità di trasporto ecologiche per il percorso casa-lavoro.
Informazioni sulla mobilità	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– App "Guichet Mobile" con suggerimenti di viaggio intermodali per gli spostamenti, con conseguente risparmio di costi e di CO₂ rispetto all'uso dell'auto

Organizzazione della gestione della mobilità

Il piano di mobilità interaziendale viene coordinato dalla regione di Nyon in cooperazione con le aziende locali. Ogni azienda dispone di un referente responsabile per la mobilità.

Principali disposizioni normative

Piano di utilizzo parziale "Terre Bonne - Le Nipy" del comune di Eysins:

- Prescrive che le aziende o i gruppi di aziende con un totale di più di 100 collaboratori devono implementare un piano di mobilità con misure che consentano ai collaboratori di utilizzare mezzi di trasporto diversi dall'auto privata (art. 5.3).

Principali risultati ottenuti

- Scelta del mezzo di trasporto dei collaboratori per il percorso casa-lavoro (al 2023, dati da intervista): 45 % auto privata (da soli), 28 % mezzi pubblici, 14 % in bicicletta/camminata, 7 % car pooling, 2 % motocicletta/scooter, 4 % altro mezzo di trasporto

Fonti di informazione

- [Piano di utilizzazione parziale "Terre Bonne - Le Nipy"](#)
- Guichet Mobile: <https://guichet-mobile.ch>
- Sito web Businesspark Terre Bonne: www.businessparkterrebonne.ch/en/park/

Osservazioni

Il piano di mobilità interaziendale implementato per la prima volta al Parco Terre Bonne è stato applicato in cinque aree simili nella regione di Nyon. Inoltre, questo approccio innovativo a livello cantonale è stato adottato per esempio dai dipartimenti cantonali interessati e messo a disposizione delle altre organizzazioni regionali vedesì che stanno sviluppando programmi di mobilità interaziendale (PMiE) nella loro zona.

Contatti per ulteriori informazioni

Regione di Nyon

Programma Piani di Mobilità Interaziendale (PMiE)

info@regiondenyon.ch

Data di redazione: novembre 2024

2.7 Immobili residenziali e commerciali a Ziegelpark



Fonte: Trafiko AG

Nel Ziegeleipark è possibile muoversi senza la propria auto grazie a pacchetti di mobilità e a una stazione di mobilità.

Via, quartiere: Ziegeleiweg, Steinibach

Città / Comune: Horw / Kriens

Committenti, proprietari fondiari

Fondazione di investimento Turidomus

Stato: in funzione

Messa in funzione: 2023



Destinazioni d'uso

Destinazione d'uso principale: residenziale (207 appartamenti), destinazioni d'uso aggiuntive: atelier tessile e ufficio.

Accessibilità

Trasporti pubblici: una fermata di autobus con tre linee si trova direttamente ai margini dell'area. La stazione ferroviaria di Horw, collegata alla rete S-Bahn, è raggiungibile a piedi. Secondo la classificazione ARE, la qualità dell'accessibilità al TP è di classe B (buon collegamento).

In bicicletta: collegamento diretto alla rete comunale di percorsi pedonali e ciclabili. Inoltre, la ciclovia sovracomunale Freigleis (Kriens-Mattenhof – centro città di Lucerna) è raggiungibile in pochi minuti tramite collegamenti locali.

Traffico motorizzato: collegamento diretto alla rete stradale principale

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

Il piano di sviluppo prevede un contingente di tragitti per i lotti edificabili, che limita il numero di spostamenti in auto. Il proprietario sta anche attuando una strategia di sostenibilità. Inoltre, il sito di costruzione in un'ex area paludosa è molto impegnativo. Questa situazione iniziale, insieme all'ottima posizione vicino alla stazione ferroviaria, ha portato a una significativa riduzione del numero di parcheggi rispetto alle linee guida e all'implementazione di un piano di mobilità.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi (PF)	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Totale 72 stalli per 207 appartamenti, 0,35 stalli/appartamento, al di sotto del fabbisogno minimo legale
Gestione del parcheggio	Residenti, collaboratori, clienti e visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Gli appartamenti di grandi dimensioni hanno la priorità nel processo di assegnazione degli stalli– Affitto degli stalli a costo pieno per abitanti e collaboratori– Prenotazione di stalli per i visitatori tramite l'app dell'inquilino
Parcheggio per biciclette	Residenti, collaboratori, clienti e visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 556 stalli per biciclette, di cui 310 sono situati in vari locali per biciclette al piano terra vicino agli ingressi dell'edificio esclusivamente per gli abitanti, mentre i restanti 246 sono distribuiti in modo decentrato nello spazio esterno– 2 pompe per biciclette collocate nello spazio esterno
Offerte di sharing (stazione di mobilità)	Residenti, collaboratori (anche accessibili al pubblico)	<ul style="list-style-type: none">– Stazione di mobilità con attualmente 2 auto elettriche, 2 e-cargobike, 1 e-scooter, 2 e-bike e 1 stazione di bikesharing Nextbike, i veicoli possono essere noleggiati pagando, la prenotazione si fa tramite l'app Trafikpoint
Buono mobilità (pacchetto mobilità)	Residenti (famiglie senza auto)	<ul style="list-style-type: none">– Le famiglie senza auto ricevono un pacchetto annuale di mobilità con crediti per abbonamenti ai trasporti pubblici e per l'uso di offerte di sharing; l'importo dei crediti varia da 150 a 600 franchi a seconda delle dimensioni e del tipo di appartamento; i crediti sono finanziati da Turidomus.
Informazioni sulla mobilità	Residenti, collaboratori, clienti e visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Monitor per mobilità multimodale Trafikscreen con informazioni in tempo reale nell'area di ingresso e nell'app per gli inquilini

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure di gestione della mobilità sono state sviluppate nell'ambito del progetto di costruzione dalla Fondazione per gli investimenti Turidomus con il supporto del fornitore di mobilità Trafikpoint AG. Quest'ultimo gestisce la stazione di mobilità, i pacchetti di mobilità offerte e la comunicazione con gli inquilini.

Principali disposizioni normative

Piano di sviluppo per la zona centrale della stazione ferroviaria di Horw – Parte ovest del comune di Horw:

- Definisce il numero massimo medio di spostamenti giornalieri in traffico privato motorizzato consentiti per ciascun lotto al giorno (art. 18, comma 1).
- Specifica che il numero di parcheggi previsti per ogni lotto non deve portare al superamento del numero specificato di spostamenti di traffico motorizzato (art. 17, comma 2).
- È consentito una riduzione del numero obbligatorio di parcheggi (fabbisogno minimo) in conformità al regolamento sui parcheggi. In caso di sottoutilizzo, la domanda di costruzione deve dimostrare che la domanda di parcheggi non verrà trasferita sulla rete viaria circostante (art. 17, comma 1).

Principali risultati ottenuti

- Circa il 70% delle 207 famiglie non ha un'auto.
- Il contingente di spostamenti in auto definito nel permesso di costruzione viene rispettato.
- Gli inquilini sono soddisfatti delle opzioni di mobilità offerte.

Fonti di informazione

- Piano di sviluppo per il centro alla stazione ferroviaria di Horw – Parte Ovest:
https://www.horw.ch/_docn/4087489/B113_BP_Zentrumszone_Bahnhof_Horw_-Teil_West_2022-09-27.pdf
- Mobilservice, esempio pratico di gestione della mobilità Ziegeleipark:
<https://www.mobilservice.ch/-3123.html>
- Sito web di Ziegeleipark: <https://www.ziegeleipark.ch>

Osservazioni

Contatti per ulteriori informazioni

Trafikpoint AG
info@trafikpoint.ch

Fondo di investimento Turidomus
kontakt@pensimo.ch

2.8 Ampliamento della sede IBSA (Institut Biochimique SA)



Fonte: Gruppo IBSA SA

Il progetto di espansione della sede centrale dell'IBSA (visualizzazione).

Via, Quartiere: Pian Scairolo

Città / Comune: Lugano, Collina d'Oro

Committenti, proprietari fondiari: IBSA
(Institut Biochimique SA)

Stato: in pianificazione

Messa in funzione: espansione scaglionata
del sito dal 2023 al 2035



Destinazioni d'uso

Destinazione d'uso principale: ufficio, produzione e ricerca (2023: 526 collaboratori, 2035: 945 collaboratori), destinazione d'uso aggiuntiva: mensa per i collaboratori

Accessibilità

Trasporti pubblici: una fermata di autobus con due linee è raggiungibile a piedi. Le linee collegano l'area con la stazione di Lugano-Paradiso e con il centro città di Lugano. Secondo la classificazione ARE, la qualità dell'accessibilità al TP è di classe B (buon collegamento).

In bicicletta: collegamento diretto alla rete di sentieri e piste ciclabili circostanti, anche se il collegamento con la rete di piste ciclabili risulta di qualità media.

Traffico motorizzato: collegamento diretto alla rete stradale principale, anche se spesso si verificano ingorghi in prossimità dell'autostrada.

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

In seguito all'ampliamento previsto entro il 2035, presso la sede principale saranno impiegati circa 950 collaboratori. Per contrastare la pressione sul sistema stradale circostante, IBSA si è impegnata, nell'ambito del Piano di utilizzazione speciale dell'area, a realizzare entro il 2035 un'offerta di 400 posti auto (pari a un rapporto di 0,4 posti per dipendente) e, parallelamente, ad attuare un piano di gestione della mobilità con diverse misure volte a promuovere modalità di pendolarismo più sostenibili tra i propri collaboratori. IBSA ha iniziato a implementare le prime azioni di gestione della mobilità già nel 2023, con l'obiettivo di contenere fin da subito la domanda di parcheggi.collegatori

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Totale 400 stalli al completamento dell'espansione del sito (2035), stato 2023: 346 stalli
Gestione del parcheggio	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Regolamentazione dei parcheggi con diverse tariffe di utilizzo, possibilità di prenotazione per posti giornalieri
Servizio navetta interno	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Servizio di navetta transfrontaliero gratuito tra Como e la sede IBSA con una corsa al mattino e una alla sera, finanziata da IBSA– Servizio navetta gratuito tra la stazione ferroviaria di Lugano-Paradiso e la sede IBSA con 3 corse al mattino e 3 alla sera, finanziata da IBSA
Parcheggio per biciclette	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Totale 400 stalli per biciclette al completamento dell'espansione del sito (2035), stato 2023: circa 30 stalli
Offerte di sharing	Collaboratori (anche accessibili pubblicamente)	<ul style="list-style-type: none">– 1 postazione di bikesharing Publibike
Buono mobilità	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Cofinanziamento fino al 50% dell'abbonamento annuale e mensile al trasporto pubblico per il consorzio tariffario Arcobaleno da parte di IBSA.– Cofinanziamento dell'abbonamento annuale a Publibike da parte di IBSA
Sensibilizzazione	Collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Programma Bikecoin: promozione dell'uso della bicicletta e degli spostamenti a piedi attraverso una raccolta punti e un sistema di ricompense.– App IBSA GO con raccomandazioni su alternative di mobilità nel percorso casa-lavoro e car pooling, tra le altre cose.

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure sono state implementate da IBSA con il supporto del fornitore di servizi di mobilità Mobitrends. Quest'ultimo ha la competenza del funzionamento continuo e degli eventuali adattamenti delle misure, nonché del monitoraggio e della comunicazione con i collaboratori.

Requisiti legali pertinenti

Ordinanza relativa alla legge sullo sviluppo territoriale del Cantone ticino:

- Definisce che il numero di parcheggi necessari per le grandi aziende con più di 100 posti di lavoro è disposto sulla base di un'attenta valutazione del singolo caso, tenendo conto dell'attuazione di un piano di mobilità con misure volte a promuovere una gestione sostenibile della mobilità (art. 61a cpv. 1).

I più importanti effetti ottenuti

- Le misure introdotte hanno finora portato a una riduzione stimata 30% dell'uso dell'auto da parte dei collaboratori, a favore di modalità di trasporto più sostenibili.

Fonti di informazione

- Ordinanza sulla legge sullo sviluppo territoriale:
<https://m3.ti.ch/CAN/RLeggi/public/index.php/raccolta-leggi/legge/num/399>
- Mobilservice, esempio pratico di gestione della mobilità IBSA:
<http://www.mobilservice.ch/de/mobilitaetsmanagement/unternehmen/ibsa-3187.html>

Osservazioni

Il sito è all'interno del perimetro del piano di utilizzazione intercomunale Pian Scairolo, sottozona Garaveggia. È soggetto alle disposizioni del piano di utilizzo speciale della sottozona Garaveggia.

Contatti per ulteriori informazioni

Mobitrends SA
info@mobitrends.ch

Gruppo IBSA SA
esg@ibsagroup.com

Data di redazione: novembre 2024

2.9 Complesso residenziale Giesserei



Festa di quartiere nel complesso residenziale Giesserei

Fonte: Kurt Lampart

Via, quartiere: Ida-Sträuli-Strasse 65,
Neuhagi (Oberwinterthur)

Città / Comune: Winterthur

Committenti, proprietari fondiari
Cooperativa edilizia Gesewo

Stato: in funzione

Messa in funzione: 2013



Destinazioni d'uso

Destinazione d'uso principale: residenziale (151 appartamenti), destinazioni d'uso aggiuntive: spazi comuni, laboratori, camere per ospiti, ristorante, atelier di ceramica e grafica, studio medico, negozio specializzato in biciclette, biblioteca comunale, asilo nido

Sviluppo

Trasporti pubblici: una fermata di autobus con una linea e le stazioni ferroviarie di Hegi e Oberwinterthur, collegate alla rete S-Bahn e alla rete di autobus, sono raggiungibili a piedi. Secondo la classificazione ARE, la qualità dell'accessibilità è di classe C (collegamento sufficiente).

In bicicletta: collegato direttamente alla rete urbana di sentieri e piste ciclabili, le piste ciclabili conducono ai quartieri circostanti e al centro di Winterthur.

Traffico motorizzato: collegato direttamente alla rete stradale principale

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

Un elemento importante nello sviluppo del progetto è stata la promozione di una mobilità risostenibile della Gisserei, attraverso la definizione di diverse misure volontarie incluse in un piano di mobilità. Contestualmente, si è perseguito l'obiettivo di ridurre in modo significativo il numero minimo di parcheggi richiesto dalla normativa, andando ben oltre le prescrizioni obbligatorie.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Totale 31 stalli per 151 appartamenti, 0,2 stalli/appartamento, fabbisogno minimo legale sottoutilizzo
Gestione del parcheggio	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Gli stalli vengono affittati solo a famiglie che soddisfano uno dei seguenti criteri: Disabilità, motivi professionali, assistenza regolare di parenti– Gli stalli sono affittati in copertura dei costi, le famiglie con auto devono pagare un prestito obbligatorio per ogni parcheggio all'inizio locazione, che viene rimborsato quando l'affittuario esce dal parcheggio– Obbligo nel contratto di locazione che le famiglie con un'auto possono parcheggiare il proprio veicolo negli stalli in affitto solo nel parcheggio sotterraneo.
Parcheggio per biciclette	Residenti, collaboratori, clienti e visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 480 stalli per biciclette, di cui 287 (compresi per rimorchi e biciclette speciali) sono situati in 2 locali per biciclette al piano interrato (accessibile per i residenti), mentre i restanti 191 sono distribuiti in modo decentrato nello spazio esterno e sono per lo più coperti– Spazi aggiuntivi per la mobilità nell'area d'ingresso di ogni vano scala per biciclette e monopattini dei bambini– Stazione di servizio con pompa per biciclette, macchina per camere d'aria e cavalletto di riparazione con attrezzi, situata nello spazio esterno del negozio di biciclette.
Offerte di sharing	Residenti, collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– 1 auto Mobility per car sharing (3 auto in car sharing dalla primavera 2025)– Le biciclette possono essere noleggiate nei negozi specializzati.

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure sono state realizzate dalla cooperativa edilizia Gesewo nell'ambito del progetto di costruzione. Giesserei è un insediamento abitativo autogestito e organizzato come associazione di affittuari. Il dipartimento di mobilità, in cui sono rappresentati gli abitanti del Giesserei, è competente per il funzionamento, il monitoraggio e l'adattamento delle misure.

Principali disposizioni normative

Dal 2011, la Città di Winterthur offre la possibilità di ridurre in modo significativo il fabbisogno di parcheggi qualora il committente dimostri tale riduzione tramite un piano di mobilità. Tuttavia, la concessione edilizia per la Giesserei è stata rilasciata prima del 2011. Pertanto, la riduzione del numero minimo di parcheggi è stata autorizzata tramite deroga, accompagnata da un vincolo iscritto nel registro fondiario. Quest'ultimo prevede che la Giesserei debba realizzare successivamente i posti auto mancanti nel seminterrato o prenderli in affitto nelle vicinanze, qualora emergesse un fabbisogno superiore a quello attuale all'interno del complesso.

Principali risultati ottenuti

- 121 nuclei familiari su un totale di 151 non hanno affittato un parcheggio.
- Su iniziativa della Giesserei, la Ida-Sträuli-Strasse è stata trasformata in zona d'incontro (20 km/h).

Fonti di informazione

- Sito web Giesserei con piano di mobilità
www.giesserei-gesewo.ch/siedlung/mobilitaet

Osservazioni

Contatti per ulteriori informazioni

Associazione Casa Giesserei
Dipartimento mobilità
mobilitaet@giesserei-gesewo.ch

Data di redazione: novembre 2024

2.10 Inserimento KOCH nel quartiere Koch



Fonte: © Architettura: Studio Trachsler Hoffmann,
Visualizzazione: Atelier Arpagauss Sommer Zarn

Vista dell'insediamento KOCH dalla Kochwiese, stato del progetto di costruzione, 2021 (render).

Via, quartiere: Flüelastrasse, Altstetten

Città / Comune: Zurigo

Committente, proprietari fondiari:

Committenti: cooperativa edilizia e residenziale Kraftwerk1,

Proprietari fondiari: Città di Zurigo

Stato: in fase di realizzazione

Messa in funzione: non prima del 2026



Destinazioni d'uso

Destinazione d'uso principale: residenziale (123 appartamenti), destinazioni d'uso aggiuntive: Asilo nido, centro diurno per bambini, spazi per uffici/atelier, circo, gastronomia e spazi comuni

Accessibilità

Trasporto pubblico: raggiungibili a piedi due fermate di autobus servite da due linee e due fermate del tram, ognuna servita da una linea. Secondo la classificazione ARE, la qualità dell'accessibilità al TP è di classe A (collegamento molto buono).

In bicicletta: collegamento diretto alla rete urbana di sentieri e piste ciclabili.

Traffico motorizzato: collegamento diretto alla rete stradale urbana

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

La cooperativa edilizia e abitativa Kraftwerk1 progetta e realizza progetti di insediamento ecologici e socialmente innovativi a Zurigo e dintorni. Ciò include anche una gestione sostenibile dei trasporti, che nell'insediamento KOCH si basa sull'abitare e lavorare senza l'uso dell'auto e che enfatizza l'uso dei trasporti pubblici, della bicicletta e degli spostamenti a piedi.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Totale di 8 stalli (incluso uno per il car sharing) per 124 appartamenti, 0,06 stalli/appartamento, sotto il fabbisogno minimo legale
Gestione del parcheggio	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Gli stalli vengono affittati alle famiglie solo su richiesta e in casi giustificati (ad es. mobilità limitata, casi di disagio professionale).– Affitto di stalli per la copertura dei costi
Regolamenti contrattuali	Residenti e collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Tutte le parti locatrici si impegnano, con un accordo aggiuntivo al contratto di locazione, a non tenere auto private poste in sosta nell'area o nelle sue vicinanze.– Le famiglie con auto si impegnano, in un accordo aggiuntivo al contratto di locazione, ad utilizzare solo le aree di sosta autorizzate dell'area e a non ottenere carte di parcheggio per residenti nelle zone blu circostanti.
Parcheggio per biciclette	Residenti, collaboratori, clienti e visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 536 stalli per biciclette, di cui 398 sono situati nella sala biciclette al piano interrato (accessibile tramite rampa), mentre i restanti 138 sono distribuiti in modo decentrato nello spazio esterno– 150 prese nella sala biciclette per la ricarica delle e-bike– Stazioni di servizio con pompa per biciclette e strumenti di riparazione nella sala biciclette
Offerte di sharing	residenti, collaboratori (anche accessibili al pubblico)	<ul style="list-style-type: none">– 1 e-cargobike– 1 auto Mobility per car sharing per tutti gli utenti del quartiere Koch
Buono mobilità	Residenit (famiglie senza auto)	<ul style="list-style-type: none">– Alle famiglie senza auto viene offerto gratuitamente un abbonamento annuale a Mobility; gli abbonamenti sono finanziati da Kraftwerk1.

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure saranno sviluppate e gestite nell'ambito del progetto di costruzione dalla cooperativa Kraftwerk1.

Principali disposizioni normative

Ordinanza sui parcheggi privati per veicoli della Città di Zurigo:

- Consente di essere sotto il numero obbligatorio di parcheggi (fabbisogno minimo) in caso di destinazioni a basso tasso di automobili basate su un piano di mobilità (art. 8, par. 5-8).

I requisiti dei piani di mobilità sono definiti nelle linee guida sui piani di mobilità per le destinazioni a basso tasso di automobili pubblicate dall'Ufficio tecnico della città di Zurigo.

Principali risultati ottenuti

- Si sta realizzando un progetto di insediamento ecologico e socialmente innovativo.
 - Il rischio che i parcheggi si liberino a causa degli sviluppi tecnologici nel settore della mobilità è ridotto al minimo.
 - Grazie ai costi risparmiati nella costruzione dei parcheggi, è possibile offrire alloggi a prezzi accessibili.
-

Fonti di informazione

- [Ordinanza sui parcheggi della città di Zurigo](#)
 - [Città di Zurigo, Linee guida sul piano di mobilità per destinazioni a basso tasso di automobili](#)
 - Piano di mobilità Koch-Areal, zona C (Planar AG, stato: 28/07/2022)
 - Sito web Koch-Quartier: <https://kochquartier.ch>
 - Sito web Kraftwerk1: www.kraftwerk1.ch
-

Osservazioni

L'insediamento KOCH si trova nella sottozona C del quartiere Koch. L'intero quartiere è soggetto alle disposizioni del piano particolareggiato privato dell'area.

Contatti per ulteriori informazioni

PLANAR AG per lo sviluppo territoriale
info@planar.ch

Cooperativa edilizia e abitativa Kraftwerk1
info@kraftwerk1.ch

2.11 Progetto di grattacielo residenziale PI



Fonte: Architettura: © Duplex Architekten,
Visualizzazione: © Filippo Bolognese

Il progetto del grattacielo residenziale PI (visualizzazione).

Via, quartiere: Baarerstrasse 104-108,
Quartiere Guthirt

Città / Comune: Zug

Committenti, proprietari fondiari:
Urban Assets Zug AG

Stato: in pianificazione

Messa in funzione: non ancora definita



Destinazioni d'uso

Uso principale: residenziale (183 appartamenti), destinazioni d'uso aggiuntive: asilo nido, caffè di quartiere, uffici

Accesibilità

Trasporto pubblico: due fermate con due linee di autobus a distanza percorribile a piedi, classe di qualità del trasporto pubblico secondo ARE: B (buon collegamento)

In bicicletta: collegato direttamente alla rete urbana di sentieri e piste ciclabili e alla rete cantonale di percorsi ciclabili.

Traffico motorizzato: collegato direttamente alla rete stradale urbana

Motivazioni / linee guida per l'introduzione della gestione della mobilità

Grazie all'ubicazione centrale nella città di Zug, alla gamma di servizi disponibili a breve distanza nel quartiere e alla buona accessibilità ai trasporti pubblici, Urban Asset AG ritiene che in questa sede siano soddisfatte le condizioni per abitazioni a basso tasso di automobili.

Le misure più importanti per la gestione della mobilità

Misure	Gruppi target	Breve descrizione
Numero di parcheggi	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– Totale 27 stalli (inclusi 5 stalli per il car sharing) per 183 appartamenti, 0,15 stalli/appartamento, sotto il fabbisogno minimo legale
Gestione del parcheggio	Residenti, collaboratori	<ul style="list-style-type: none">– Stalli affittati solo a famiglie in casi giustificati (esempio mobilità ridotta, lavoro a turni)– Stalli in affitto per gli abitanti a costo pieno– 1 stallo riservabile per i collaboratori
Regolamenti contrattuali	Residenti	<ul style="list-style-type: none">– La maggior parte delle famiglie ha firmato un accordo con il proprietario per non possedere o utilizzare in modo permanente un'auto posta in sosta nell'area o su terreni pubblici e privati nel quartiere.
Parcheggio per biciclette	Residenti, collaboratori, clienti e visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Un totale di 596 stalli per biciclette, di cui 433 sono situati nella sala delle biciclette al piano terra e nella sala dei parcheggi per biciclette al primo piano (a cui si accede tramite due ascensori), mentre i restanti 163 sono distribuiti in modo decentrato nello spazio esterno– Zone di ricarica per e-bike con batterie integrate in modo permanente– Box per biciclette a noleggio, per bici molto costose– Area di servizio con pompa per biciclette e strumenti di riparazione– Posto di lavaggio per biciclette
Offerte di sharing	Residenti, collaboratori, clienti e visitatori	<ul style="list-style-type: none">– Flotta car sharing con tre auto– E-cargobike e rimorchio per biciclette– Zona di shared mobility nello spazio esterno per la collocazione di e-bike ed e-scooter di fornitori esterni

Organizzazione della gestione della mobilità

Le misure saranno costruite e fatte funzionare da Urban Assets Zug AG nell'ambito del progetto di costruzione.

Principali disposizioni normative

Regolamento edilizio della città di Zug:

- Consente di essere sotto il numero obbligatorio di parcheggi (fabbisogno minimo) nelle aree adatte ad abitazioni a basso tasso di automobili § 10, comma 1).
- Il sottoutilizzo richiede un accordo tra la Città di Zug e i proprietari fondiari, che regoli i dettagli e garantisca i parcheggi da creare successivamente (§ 10 Par. 2).

La base per tale accordo è rappresentata da un piano di mobilità che definisce obiettivi, misure, controllo degli effetti e misure correttive.

Principali effetti attesi

- Grazie al ridotto numero di parcheggi disponibili, la rete stradale circostante non sarà caricata di traffico aggiuntivo.
- Viene incentivata una mobilità sostenibile per soddisfare le esigenze degli utenti in modo ecocompatibile.

Fonti di informazione

- Regolamento edilizio della città di Zug:
https://zug.tlex.ch/app/de/texts_of_law/7.1-1/versions/693
- Progetto di piano di mobilità PI (IBV Hüsler AG, stato: 25 aprile 2023)
- Sito Web Tech Cluster Zug AG: <https://techclusterzug.ch/projekt-pi/projektpi>

Osservazioni

Il progetto PI si trova nel perimetro del piano di sviluppo Geviert GIBZ. Le disposizioni lo definiscono a basso tasso di automobili e il piano di mobilità (al 25.04.2023) come base per il rilascio del permesso di costruzione.

Contatti per ulteriori informazioni

Dipartimento Edilizia, Urbanistica e
Pianificazione della Città di Zug
baudepartement@stadtzug.ch

Urban Assets Zug AG
info@techclusterzug.ch

Data di redazione: novembre 2024

Glossario

Area: Perimetro spaziale chiaramente definito che viene sviluppato da una singola impresa o da un'impresa organizzata in modo uniforme.

Lotto di terreno edificabile: Lotto di terreno edificabile.

Permesso di costruzione: Chiunque voglia costruire ha bisogno di un permesso di costruzione. Di solito è il Comune a occuparsene. Controlla se un progetto edilizio è conforme ai regolamenti della rispettiva zona e se sono rispettati i regolamenti ambientali (esempio per il controllo dell'inquinamento acustico o atmosferico). I permessi di costruzione devono essere pubblicati in modo che gli interessati (proprietari confinanti, organizzazioni di tutela) possano presentare obiezioni.

Piano di mobilità: il piano di mobilità è lo strumento di pianificazione per lo sviluppo e il funzionamento della gestione della mobilità aziendale in un'ubicazione. Il concetto descrive la situazione iniziale, gli obiettivi, le misure e il controllo dell'efficacia.

Gestione della mobilità di un'area: La gestione della mobilità relativa all'area riguarda le esigenze di mobilità dei vari gruppi di utenti di un'area e i processi di traffico da essi innescati. Ai gruppi di utenti vengono fornite misure che consentono loro di soddisfare le proprie esigenze di mobilità con i mezzi pubblici, in bicicletta o a piedi, ove possibile. La costruzione e il funzionamento delle misure sono a carico del committente o dei proprietari fondiari.

Traffico individuale motorizzato: Nel trasporto passeggeri, termine collettivo per auto, moto, piccole motociclette e ciclomotori.

Gruppi di utenti: Persone che si trovano in un'area per una disposizione specifica. Ad es. abitanti, collaboratori, visitatori e clienti.

Destinazione d'uso: Scopi specifici per cui un edificio viene utilizzato. Ad es. abitazione, ufficio, vendita al dettaglio, gastronomia.

Trasporto pubblico (TP): termine collettivo per indicare il trasporto collettivo in treno, tram, autobus e autopostale.

Volume di traffico, relativo all'area: Si riferisce al volume di traffico passeggeri (ad es. espresso in numero di viaggi) in un certo periodo di tempo, generato dai vari gruppi di utenti di un'area.