



EnergieSchweiz
für Gemeinden

Mobilität

La regolamentazione della gestione della mobilità

MIPA – Gestione della mobilità nei processi di pianificazione di aree
marzo 2025

MIPA – Documentazione

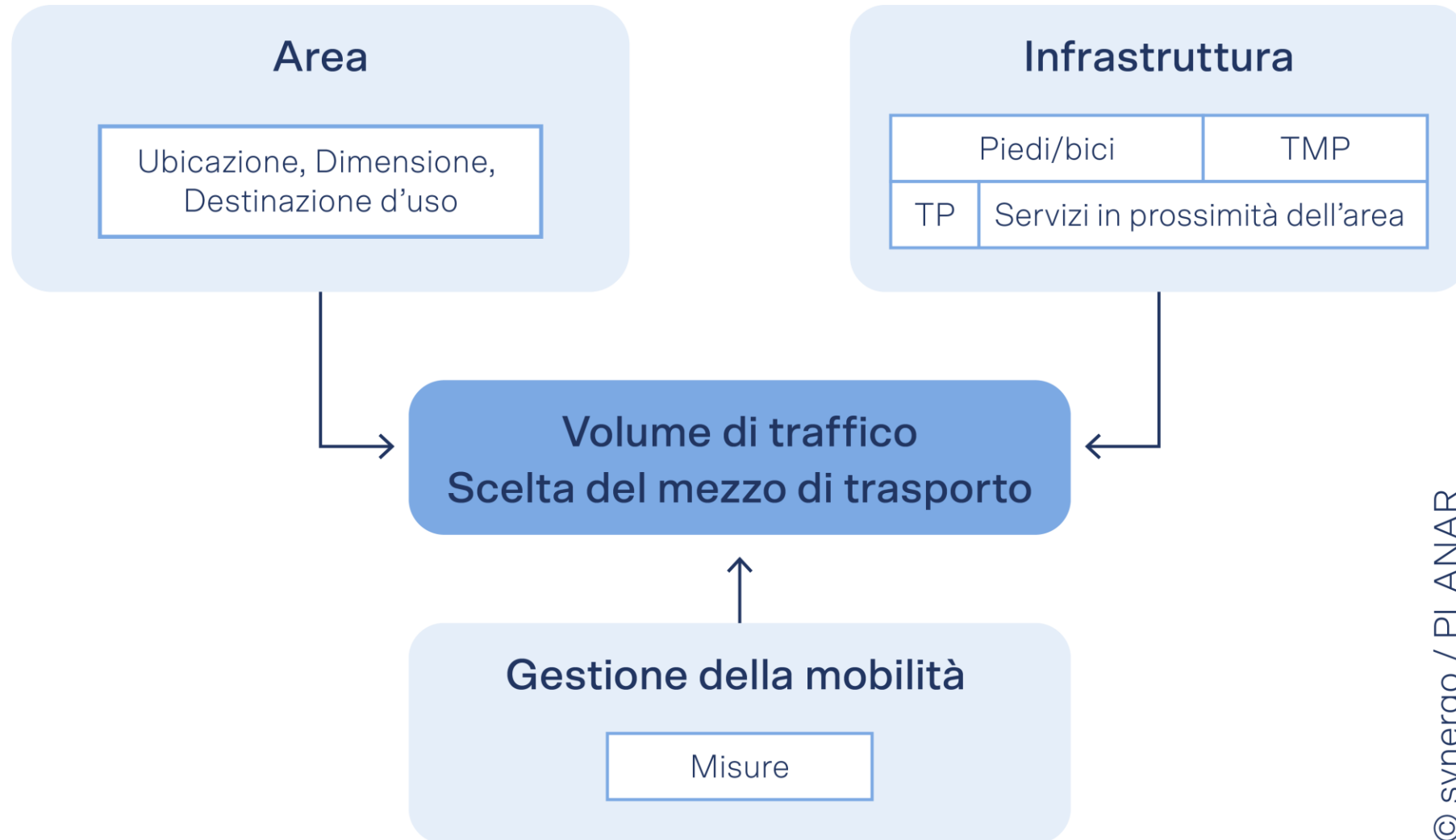
- Manuale composto da tre parti autonome
 - Regolamentazione della gestione della mobilità
 - Piani di mobilità per le aree
 - Esempi di aree con gestione della mobilità
- Due set di diapositive
 - riguardanti la regolamentazione della gestione della mobilità
 - riguardanti i piani di mobilità per le aree
- Due liste di controllo
 - per le autorità pubbliche (comune e cantone di ubicazione)
 - per i privati (proprietari fondiari e committenti)

Contenuti

1. Il ruolo della mobilità nelle aree
2. Benefici della gestione della mobilità per aree
3. Possibilità di influenza e strumenti di pianificazione – Panoramica
4. Opzioni di regolamentazione specifiche per aree
5. Opzioni comunali di regolamentazione a carattere generale
6. Opzioni sovracomunali di regolamentazione a carattere generale

Il ruolo della mobilità nelle aree

Fattori d'influenza della mobilità in un'area



Benefici della gestione della mobilità per aree

Per le 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 multimodale 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.

Per i privati (proprietari fondiari / committenti)

- Esiste la possibilità di ridurre i costi legati alla realizzazione e gestione di parcheggi per automobili.
- Le superfici liberate 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.

Per gli utenti dell'area (principalmente residenti e collaboratori)

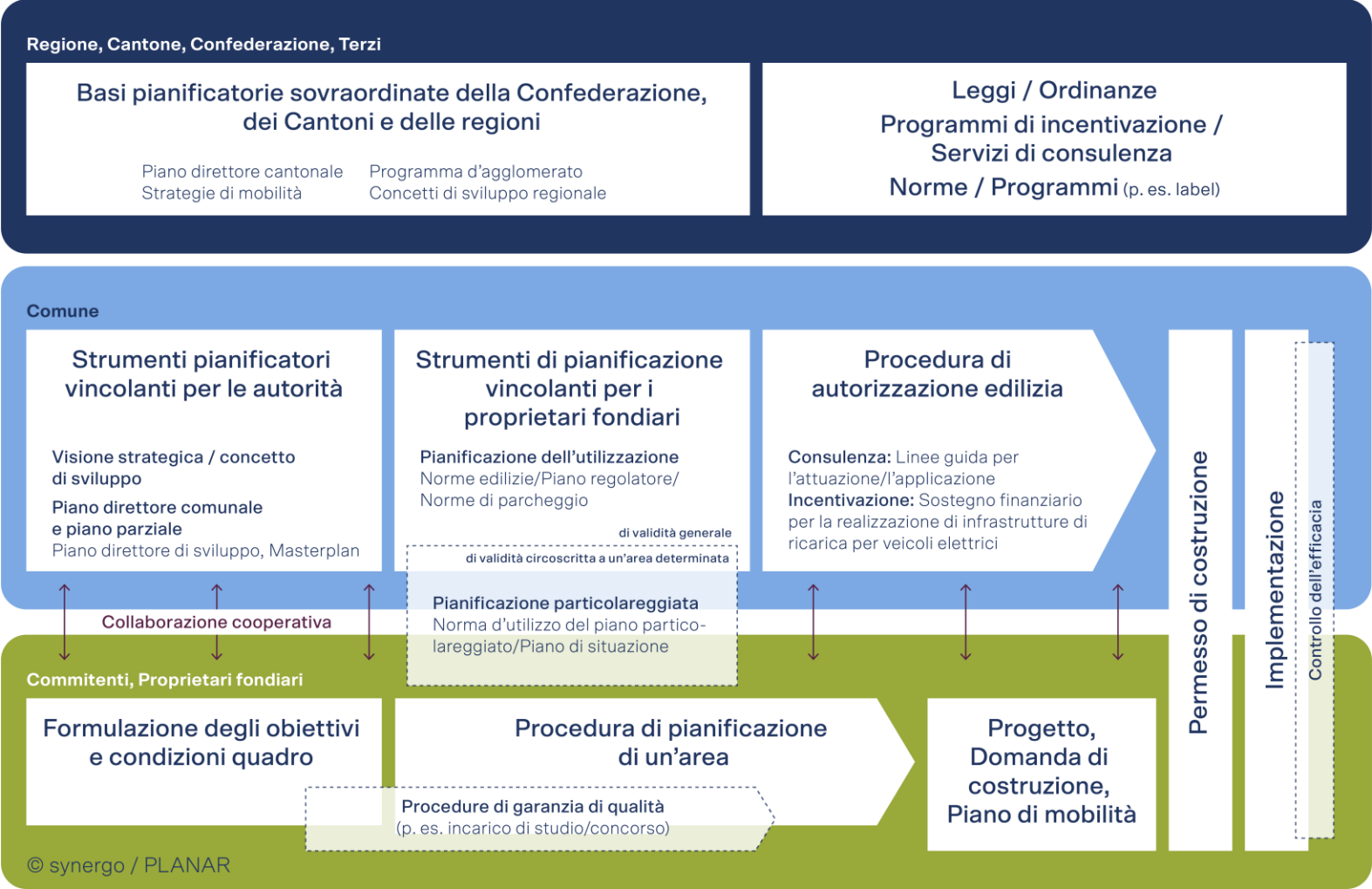
- Le misure previste nell'area offriranno agli utenti una migliore qualità del soggiorno e gamma di servizi che faciliteranno l'accesso all'area con diversi mezzi di trasporto, creando opzioni a favore di una mobilità efficiente e rispettosa dell'ambiente. Gli utenti potranno inoltre soddisfare le proprie 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.

Possibilità di influenza e strumenti di regolamentazione – Panoramica

Regolamentazione

- Con l'integrazione della gestione della mobilità nei processi di sviluppo di aree, le autorità possono contribuire in modo significativo al raggiungimento degli obiettivi in materia di pianificazione del traffico, energia e altri ambiti.
- L'integrazione giuridico-pianificatoria della gestione di mobilità avviene da un lato tramite condizioni quadro vincolanti per le autorità (p. es. pianificazione direttiva comunale e cantonale) e dall'altro tramite strumenti di pianificazione vincolanti per i proprietari, come la pianificazione dell'utilizzazione di massima (di validità generale) o la pianificazione dell'utilizzazione speciale (di validità circoscritta a un'area determinata).
- Ulteriori possibilità d'intervento per il comune sono offerte di misure di consulenza o di incentivazione.
- Processi di sviluppo di aree efficaci richiedono una collaborazione cooperativa tra autorità pubbliche e soggetti privati.

Panoramica

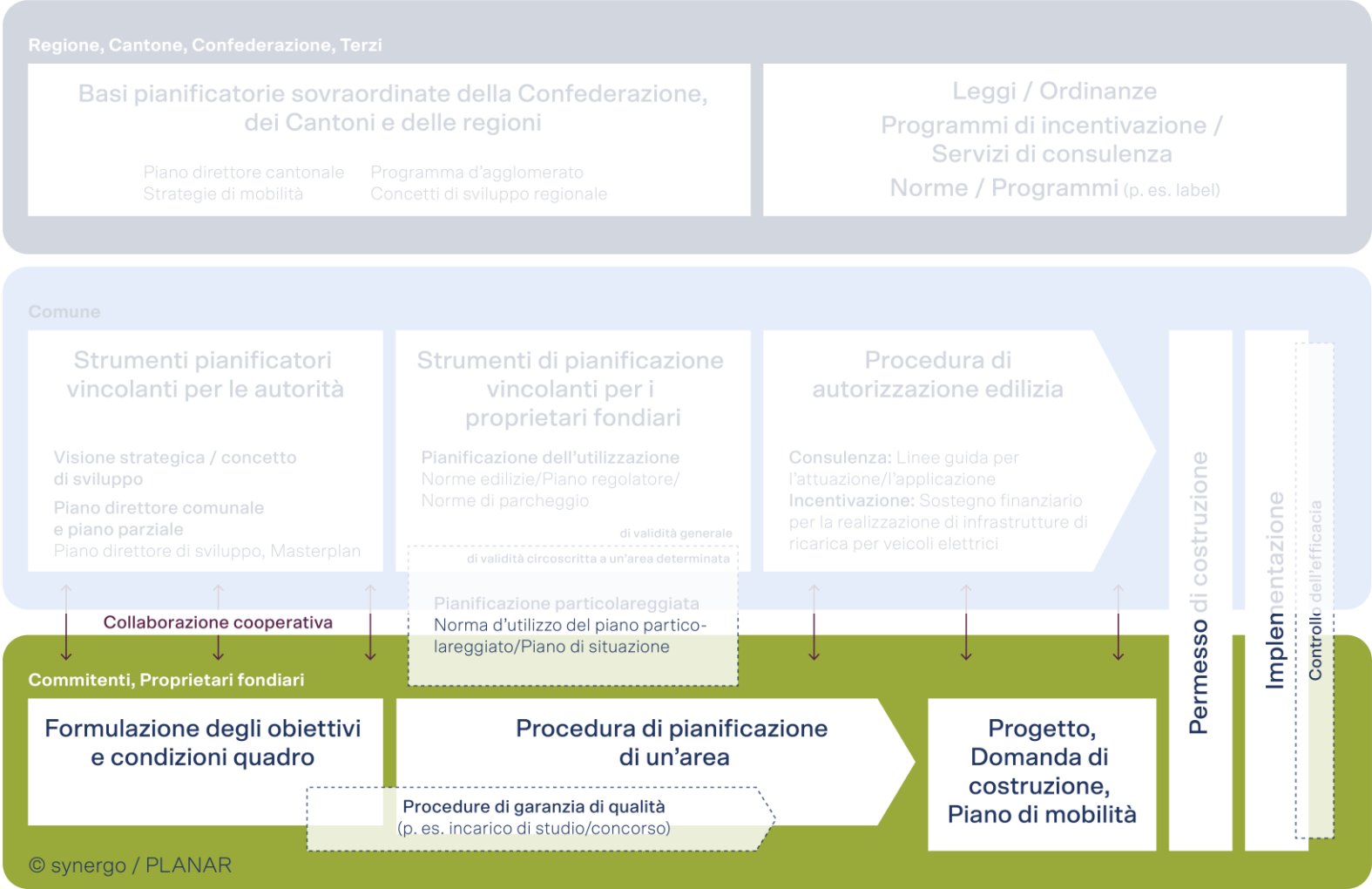


Opzioni di regolamentazione specifiche per aree

Regolamentazione specifica per aree

- Lo sviluppo di aree è un processo continuo che evolve dalle prime idee progettuali di pianificazione fino a progetti edilizi concreti. Di regola, tale processo è avviato e guidato da soggetti privati.
- Mediante strumenti di pianificazione specificamente adattati al processo di sviluppo di una specifica area, è possibile garantire un coinvolgimento progressivo della gestione della mobilità:
 - Procedure di garanzia della qualità, come mandati di studio/concorso:
 - tematizzazione della gestione della mobilità, individuazione di margini di manovra
 - Pianificazione dell'utilizzazione speciale, come piano di quartiere :
 - definizione della necessità di gestione della mobilità e dei contenuti da trattare.
 - Progetto, domanda di costruzione: → elaborazione e fissazione di un piano di mobilità.
- Anche il comune può agire come promotore di processi di pianificazione e sviluppo.

Panoramica



Procedure di garanzia di qualità

Introduzione

Standard

Esempi

Procedure di garanzia di qualità (mandati di studio/concorsi)

- Obiettivi

- Il ruolo della gestione della mobilità nelle procedure di garanzia della qualità è definito come base.
- I margini di manovra esistenti per la gestione della mobilità sono stati esplorati.

- Trattamento raccomandato

- Attraverso una formulazione chiara dei compiti e requisiti concreti e comprensibili per i partecipanti, vengono create condizioni quadro, in particolare per le infrastrutture di accesso e le aree di parcheggio, che rendono possibile e promuovono la gestione della mobilità.
- Grazie a una tematizzazione precoce anche degli aspetti gestionali, le possibilità di influenza della gestione della mobilità sugli obiettivi del progetto e sulle infrastrutture vengono riconosciute e considerate per tempo.

Standard per la formulazione della regolamentazione

Numero di parcheggi (stalli) per veicoli a motore

Il committente punta a un insediamento a basso tasso di automobili. Una riduzione nel numero minimo richiesto di stalli per auto è possibile grazie a un piano di mobilità (riduzione fino a $-XY\%$). In questa procedura devono quindi essere dimostrati i seguenti stalli per auto:

- Residenti / collaboratori: XY stalli, ubicazione sotterranea
- Visitatori / clienti: XY stalli, ubicazione in superficie

Nel parcheggio deve essere previsto un numero sufficiente di posti per motociclette. Il numero non deve essere inferiore al 10% dei posti auto minimi richiesti.

Gli stalli devono essere attrezzati per la ricarica di veicoli elettrici secondo le linee guida della norma SIA 2060 «Infrastruttura per veicoli elettrici negli edifici».

Standard per la formulazione della regolamentazione: Abitazioni a basso tasso di automobili

Per facilitare la mobilità dei futuri residenti senza la propria auto, le seguenti misure devono essere incorporate nella pianificazione in una fase preliminare a livello appropriato:

- stallo per l'offerta di car sharing (in superficie)
- Spazi per l'installazione di strutture di servizio per biciclette (pompa, cavalletto di riparazione, attrezzi, ecc.)
- Ubicazione per il noleggio di e-bike e-cargobike
- Predisposizione di armadietti per ritiro e consegna di pacchi nell'area d'ingresso degli edifici residenziali

Standard per la formulazione della regolamentazione: Traffico pedonale e ciclistico

Il perimetro del progetto deve essere adeguatamente integrato nella rete locale di sentieri e piste ciclabili. All'interno del perimetro del progetto deve essere garantito un percorso accessibile alle sedie a rotelle, chiaro e attrattivo. Le superfici di circolazione devono essere progettate in modo da essere drenanti. I percorsi interni al sito devono essere diretti e senza deviazioni verso le fermate del trasporto pubblico esistenti.

Standard per la formulazione della regolamentazione :

Stalli per le biciclette – 1/2

Gli stalli per biciclette devono essere previsti sulla base della norma VSS 40 065 «Stalli; determinazione del fabbisogno e scelta dell'ubicazione degli impianti di parcheggio per biciclette» e della norma VSS 40 066 «Stalli; progettazione degli impianti di parcheggio per biciclette». A secondo dell'uso previsto, devono essere previsti almeno XY stalli per biciclette.

Gli stalli per biciclette nel piano interrato devono essere accessibili in modo da poter essere raggiunti in sella e devono essere situati vicino agli accessi interni dell'edificio. Se non è possibile evitare l'accesso condiviso con le auto, devono essere garantite una buona visibilità e uno spazio adeguato.

Una parte adeguata degli stalli per biciclette (circa il 20% degli stalli richiesti) deve essere destinata al parcheggio di veicoli speciali con maggiori esigenze di spazio (biciclette con rimorchio, tandem, cargobike, ecc.). Devono essere previste sufficienti strutture di ricarica per le biciclette elettriche in spazi adeguati.

Standard per la formulazione della regolamentazione: Stalli per le biciclette – 2/2

Per i visitatori di tutte le destinazioni d'uso, così come per i collaboratori, clienti e utenti delle attività commerciali, devono essere realizzati stalli per biciclette e ciclomotori in misura pari ad almeno il 30% del fabbisogno totale, come posteggi di breve durata collocati in superficie, coperti, facilmente accessibili e situati in prossimità degli ingressi degli edifici (cfr. norma VSS 40 065).

- Residenti / collaboratori: XY stalli per biciclette, ubicazione sopra- o sottoterra
- Visitatori / clienti: XY stalli per biciclette, ubicazione in superficie

Esempio

Estratto del programma di concorso di progetto anonimo in due fasi con procedura aperta :

Ristrutturazione dell'insediamento Hirschwiese, Zurigo Nord,
cooperativa edilizia Hagenbrünneli e proprietari privati
(Programma del concorso 1a fase)

Numero di posti auto per veicoli a motore

Per quanto riguarda l'accesso e il parcheggio, nell'ambito della procedura devono essere prese in considerazione le seguenti condizioni e requisiti quadro:

La cooperativa punta a un insediamento a basso tasso di automobili. Una riduzione del normale fabbisogno di posti auto è possibile grazie a un piano di mobilità (riduzione fino al -30%). Pertanto, nella presente procedura devono essere garantiti i seguenti posti auto:

Destinazioni d'uso	Numero di stalli	Ubicazione
Residenti / collaboratori	88	in superficie
Visitatori / clienti	22	sottoterra

Nel parcheggio deve essere previsto un numero sufficiente di stalli per le motociclette. Il numero non deve essere inferiore al 10% dei posti auto minimi richiesti (art. 8ter PPV).

Abitazioni a basso tasso di automobili

Per facilitare la mobilità dei futuri residenti senza la propria auto, le seguenti misure devono essere incorporate nella pianificazione in una fase precoce e al livello appropriato:

- stallo per car sharing (in superficie)
- Spazi per l'installazione di strutture di servizio per biciclette (pompa, cavalletto di riparazione, attrezzi, ecc.)
- Ubicazione per noleggio di cargo bike
- Predisposizione di armadietti per pacchi nell'area d'ingresso degli edifici residenziali

Stalli per biciclette – 1/2

Tutti gli stalli per biciclette richiesti devono essere sistemati all'interno del perimetro del progetto.

Il calcolo del numero necessario di stalli per biciclette si basa sull'ordinanza sugli stalli della città di Zurigo. In base alla destinazione d'uso, devono essere previsti almeno 940 stalli.

Per i nuovi edifici, almeno il 30% del fabbisogno totale deve essere fornito sotto forma di stalli coperti a breve termine in superfice, in una posizione facilmente accessibile e vicina agli ingressi dell'edificio (si vedano le linee guida sui stalli per biciclette nei complessi residenziali, Città di Zurigo).

I posteggi per biciclette situati nel piano interrato devono essere raggiungibili in sella e collocati in prossimità degli accessi agli edifici. Qualora non sia possibile evitare un accesso condiviso con i veicoli a motore, devono essere garantite buone condizioni di visibilità e di spazio.

Stalli per biciclette – 2/2

Una parte adeguata degli stalli per biciclette (circa il 20% degli stalli richiesti) deve essere destinata al parcheggio di veicoli speciali con maggiori esigenze di spazio (biciclette con rimorchio, tandem, cargobike, ecc.) (vedi scheda informativa sugli stalli per biciclette per edifici residenziali, Cantone di Zurigo). Devono essere previste sufficienti strutture di ricarica per le biciclette elettriche in luoghi adeguati.

Gli stalli necessari per le biciclette e i ciclomotori devono essere facilmente accessibili ai visitatori di tutte le destinazioni d'uso, nonché ai collaboratori e ai clienti delle attività commerciali e devono essere previsti in prossimità degli ingressi dell'edificio (cfr. norma VSS 40 065).

Destinazioni d'uso	Numero di stalli per bici	Ubicazione
residenti / clienti / collaboratori / visitatori	940	sottoterra o in superficie

Esempio

Estratto dall'incarico di studio in due fasi:

sviluppo delle aree di Artoz e Zeughaus, Lenzburg AG, Lentia
Liegenschaften AG rappresentata da Berninvest AG e Gross
Generalunternehmung AG

(Programma 1a fase)

Numero di stalli per biciclette

In consultazione con la città di Lenzburg, sono state definite le seguenti condizioni quadro per l'incarico di studio per quanto riguarda l'accesso e il parcheggio:

Tutti i stalli per biciclette richiesti devono essere sistemati all'interno delle rispettive aree. Il numero di stalli richiesti si basa sulla norma VSS 40 065 (§ 67 Par. 3 BNO^{NEW} e § 43 Par. 4 BauV): Per ogni locale di un appartamento deve essere previsto almeno 1 stallo per biciclette. Di questi, una percentuale adeguata (min. 15%) in posizione centrale deve essere destinata al parcheggio di veicoli speciali con maggiori esigenze di spazio (biciclette con rimorchio, tandem, cargobike, ecc.) (è possibile l'ubicazione sotterranea). Inoltre deve essere previsto un numero sufficiente di stalli per visitatori e collaboratori (cfr. norma VSS 40 065).

Disposizione degli stalli per biciclette

In consultazione con la città di Lenzburg, sono state definite le seguenti condizioni quadro per l'incarico di studio per quanto riguarda l'accesso e il parcheggio:

Per biciclette, ciclomotori, passeggini e simili devono essere previsti stalli sufficientemente ampi, facilmente accessibili e dotati con dispositivi di chiusura per biciclette (§ 67 comma 1 BNO^{Nuovo}). Una parte degli stalli per biciclette richiesti (circa il 30%) deve essere destinata al parcheggio a breve termine in luoghi in superficie coperti, facilmente accessibili e vicino agli ingressi dell'edificio.

Gli spazi necessari per il parcheggio di biciclette, ciclomotori, ecc. devono essere facilmente accessibili ai visitatori di tutte le destinazioni d'uso e ai collaboratori, vicini agli ingressi dell'edificio e, se possibile, protetti dalle intemperie (§ 67 comma 2 BNO^{Nuovo}).

Numero di stalli per veicoli a motore

In consultazione con la città di Lenzburg, sono state definite le seguenti condizioni quadro per l'incarico di studio per quanto riguarda l'accesso e il parcheggio:

Il numero di posti auto da realizzare per i veicoli a motore (dotazione obbligatoria) nella città di Lenzburg si basa in principio sulla norma VSS 40 281. Tuttavia, il committente cerca di ridurre il numero di posti auto per gli residenti al di sotto del requisito obbligatorio secondo la norma VSS. Pertanto, nella procedura deve essere dimostrato il seguente numero di posti auto (cfr. documento 4.3 Ausilio per il calcolo degli stalli):

Tipo di utilizzo	Numero di stalli auto
Residenti	0.8 stalli / appartamento
Visitatori	0.1 stalli / appartamento
Collaboratori	Offerta specifica per l'utilizzo secondo la norma VSS 40 281
Clienti	Offerta specifica per l'utilizzo secondo la norma VSS 40 281
Scooter / Motociclette	10% degli stalli per auto

Misure per ottimizzare la mobilità

Nell'ambito del piano di mobilità, sono richieste misure per ottimizzare la mobilità di tutti i gruppi di utenti (§ 66 BNO^{Nuovo}). Per tenere conto dei requisiti corrispondenti già nelle prime fasi del processo di pianificazione, le seguenti misure devono essere implementate nelle bozze in modo appropriato secondo le fasi:

- Offerta di car sharing (sotterraneo in un luogo adatto)
- Armadietti per pacchi in posizione centrale

Piano particolareggiato

Introduzione

Standard

Esempi

Piano particolareggiato – 1/2

- Obiettivi

- L'elaborazione di un piano di mobilità con misure di gestione della mobilità è garantita in modo vincolante per i proprietari fondiari.
- I contenuti da trattare nel piano di mobilità sono definiti nelle disposizioni sull'uso speciale.

- Trattamento raccomandato:

- Il piano di mobilità dovrebbe essere *prescritto* se si verificano le seguenti condizioni:
 - Nuovo insediamento di strutture ad alta affluenza di pubblico (da 30 posteggi per clienti o da 50 collaboratori).
 - L'area si trova in zone sensibili dal punto di vista del traffico con una rete stradale già fortemente sovraccarica.
 - L'area genera un aumento significativo del volume di traffico (> 1'500 spostamenti/giorno con mezzi motorizzati individuali).

Piano particolareggiato – 2/2

- Trattamento raccomandato
 - Il piano di mobilità dovrebbe essere *almeno valutato* se si verificano le seguenti condizioni:
 - Nei comparti designati come poli di sviluppo.
 - In tutti i progetti in cui sono previste strutture di parcheggio con almeno 50 posteggi oppure almeno 50 unità abitative.

Standard per la formulazione della regolamentazione:

§ XY: Piano di mobilità – 1/2

¹Un piano di mobilità da presentare e approvare nell'ambito della procedura di rilascio del permesso di costruzione deve indicare come organizzare e gestire la mobilità di tutti i gruppi di utenti (collaboratori, residenti, visitatori, clienti) per l'intera area, in conformità con gli obiettivi di traffico del piano particolareggiato per il loro ambiente spaziale. Il committente elabora il piano di mobilità e ne garantisce l'attuazione. I seguenti punti devono essere inclusi nel piano di mobilità da presentare:

- Obiettivi e organizzazione della gestione della mobilità
- Descrizione del progetto con i dati chiave più importanti (destinazioni d'uso, derivazione comprensibile del numero di stalli per auto e di stalli per motociclette e biciclette, trasporto pubblico e collegamenti ciclistici e pedonali; destinazioni e origini più importanti del volume di traffico previsto)
- Gestione monetaria della sosta sufficientemente incisiva dal punto di vista del traffico (visitatori/clienti) oppure affitto dei posteggi a copertura dei costi di affitto (residenti/collaboratori)

Standard per la formulazione della regolamentazione:

§ XY: Piano di mobilità – 2/2

- Informazioni e incentivi per l'utilizzo del trasporto pubblico, del traffico pedonale e ciclistico (ad es. bonus mobilità)
- Offerta di car sharing orientata alla domanda
- Controllo dell'efficacia

Il piano di mobilità viene esaminato e autorizzato nell'ambito della procedura di rilascio del permesso di costruzione.

Se il controllo dell'efficacia mostra ripetutamente che gli obiettivi prefissati non sono stati raggiunti, l'autorità per i permessi di costruzione può chiedere che misure esistenti siano rafforzate e che altre misure siano esaminate per verificarne l'idoneità e, se necessario, vengano implementate.

Tale obbligo deve essere annotato nel registro fondiario come restrizione di diritto pubblico della proprietà prima dell'inizio dei lavori di costruzione.

Esempio

Prescrizioni d'utilizzo «Piano di progettazione Campus Reichhold, Hausen AG»

(Delibera del Consiglio comunale del 12 agosto 2022/approvata dal Consiglio di Stato il 26 ottobre 2022)

Art. 29 Piano di mobilità – 1/3

¹ Il proprietario fondiario elabora un piano di mobilità, comprensivo di misure di gestione della mobilità, in consultazione con i futuri utenti dell'area e con il punto di contatto cantonale per la gestione della mobilità, aargaumobil. I contenuti del piano di mobilità devono garantire che gli spostamenti generati dall'area non sovraccarichino la rete di trasporto generale. In particolare, occorre fare in modo che il picco di traffico individuale motorizzato sia il più contenuto possibile. In particolare, il piano di mobilità garantisce che le destinazioni d'uso presenti nell'area non generino più di 450 viaggi nell'ora di punta serale su una media settimanale (dal lunedì al venerdì) fino alla ricostruzione dello svincolo A3 Brugg.

² Il committente della prima domanda di costruzione, nel piano di progettazione, deve presentare il piano di mobilità per l'intera area. Ad ogni nuova domanda di costruzione, il committente interessato deve aggiornare e presentare il piano di mobilità.

³ Nel piano di mobilità, il committente mostra come viene organizzata e gestita la mobilità di tutti i gruppi di utenti nel loro ambiente spaziale. I proprietari fondiari garantiscono l'attuazione e il funzionamento a lungo termine dei piani di mobilità.

Art. 29 Piano di mobilità – 2/3

⁴ Il piano di mobilità deve obbligatoriamente includere i seguenti punti:

- a) Obiettivi
- b) Descrizione del progetto con i dati chiave più importanti (destinazioni d'uso e gruppi di utenti previsti, numero di stalli per auto, consegna e logistica, numero di stalli per biciclette, collegamenti pedonali/ciclabili e con il trasporto pubblico, destinazioni più importanti e fonti del volume di traffico previsto).
- c) Informazioni e incentivi, misure operative e infrastrutturali per promuovere l'uso del trasporto pubblico, del traffico pedonale e ciclistico, del car sharing e della formazione di car pooling.
- d) Assegnazione appropriata dei contingenti parziali di stalli ai lotti edificabili.
- e) Gestione adeguata degli stalli per quanto riguarda il rispetto del numero di spostamenti ai sensi del paragrafo 1.
- f) Misure vincolanti e con effetto regolatore
- g) Monitoraggio e reporting annuale al comune e al cantone.

Art. 29 Piano di mobilità – 3/3

⁵ Se risulta prevedibile che la soglia indicata al capoverso 1 non possa essere rispettata, devono essere esaminate, in collaborazione con le autorità cantonali e comunali, misure atte a mitigare i picchi di traffico in termini di idoneità e, qualora ritenute efficaci, devono essere attuate.

Progetto, Domanda di costruzione

Progetto, domanda di costruzione

- Obiettivi

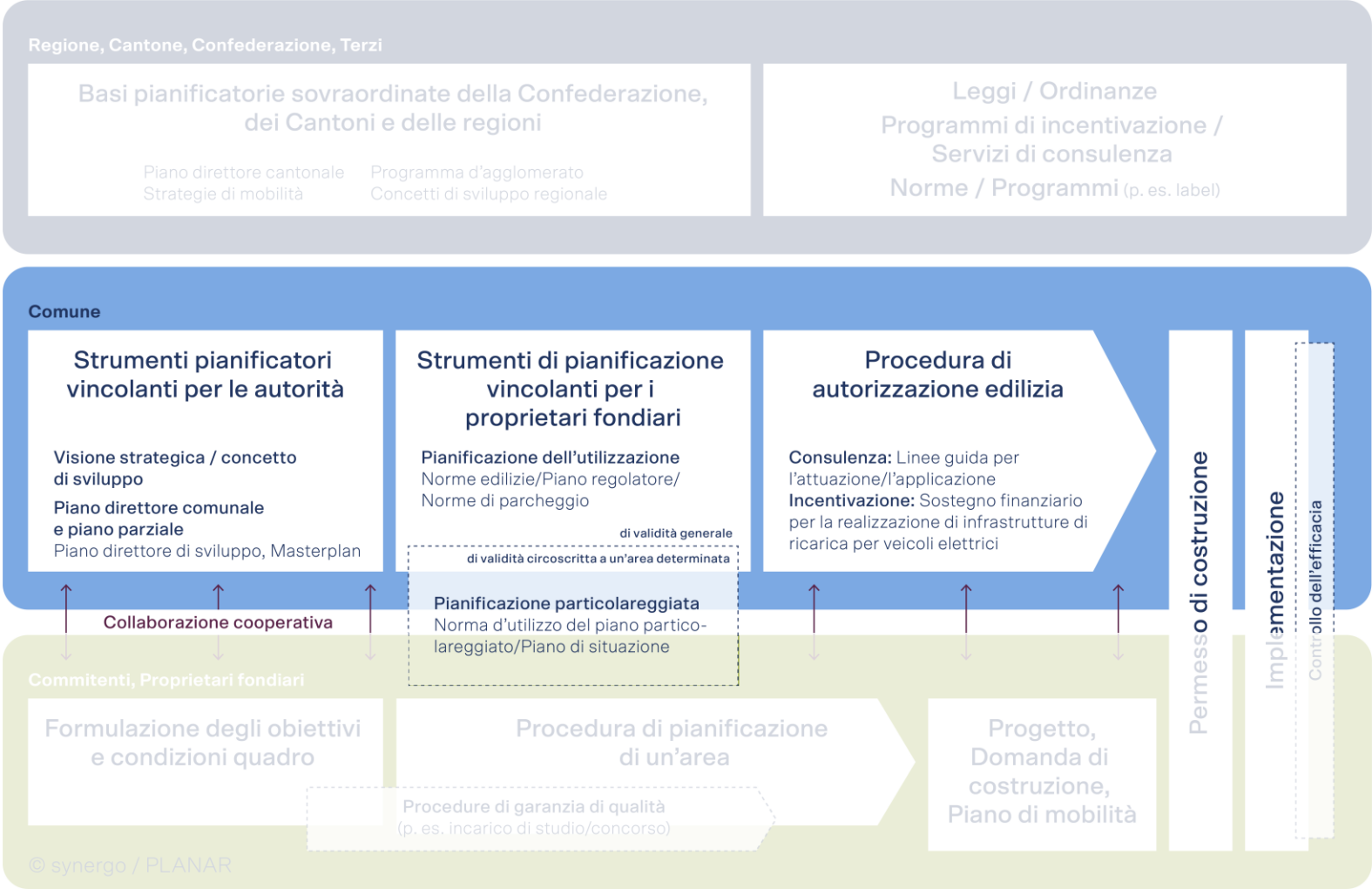
- Il piano di mobilità, con le misure da attuare e le disposizioni per il controllo dell'efficacia (indicatori, contenuti, periodicità del reporting agli enti competenti per l'autorizzazione), è stabilito come parte vincolante per i proprietari fondiari nell'autorizzazione edilizia.
- Le sanzioni in caso di mancato raggiungimento degli obiettivi sono definite come condizione (qualora non siano già contenute nel piano di mobilità o definite in eventuali disposizioni speciali di utilizzazione) nell'autorizzazione edilizia.

- Trattamento raccomandato

- Sempre

Opzioni comunali di regolamentazione a carattere generale

Panoramica



Strumenti di pianificazione vincolanti per le autorità

- Linee guida e concetti di sviluppo
 - Le misure di gestione della mobilità vengono trattate.
 - Le possibilità offerte dai piani di mobilità vengono illustrate.
- Pianificazioni direttive e parziali comunali
 - In un piano direttivo di sviluppo o in un masterplan viene mostrato come avviene il coordinamento tra insediamento e trasporti. In questo contesto viene evidenziata anche l'importanza della gestione della mobilità.

Piano direttore comunale

Standard

Esempio

Standard per la formulazione della regolamentazione: Per i poli di sviluppo

- Esempio area 1
- Esempio area 2 e
- Esempio area 3

è prescritta l'elaborazione di un piano di mobilità. Esso viene concretizzato progressivamente nell'ambito della pianificazione di progettazione e della preparazione della domanda di costruzione, ed è verificato e approvato in via definitiva dall'autorità competente in occasione del rilascio del primo permesso di costruzione all'interno dell'area.

Esempio

Disposizioni del «Piano direttore polo di sviluppo Galgenbuck Baden, AG»

(Delibera del Consiglio comunale del 20 giugno 2011, aggiornata al 23 settembre 2019)

IV Traffico e mobilità (Piano ERP IV)

Art. 17 Mobilità sostenibile e sviluppo dei quartieri

¹ Nel Galgenbuck viene perseguito l'obiettivo di una modalità abitativa a traffico motorizzato ridotto o assente, in conformità al § 62 (BNO). Sono ammessi progetti edilizi a traffico motorizzato ridotto fino alla assenza totale di veicoli privati .

² Le vie interne, il viale alberato e le piazze di quartiere devono essere progettati come zone 30 km/h. La passeggiata, l'anello dell'Allmend e il tratto del Stationsweg compreso nel perimetro del piano direttore polo di sviluppo (ERP) devono essere realizzati come zone d'incontro (Begegnungszonen). Ulteriori zone d'incontro possono essere definite. Le infrastrutture devono essere dimensionate in modo tale da garantire sempre l'accesso ai mezzi di soccorso, di fornitura e di raccolta rifiuti.

³ Nel piano di sviluppo (Gestaltungsplan) devono essere indicate le misure per la riduzione permanente del traffico motorizzato individuale (TIM).

⁴ Per ogni singolo progetto edilizio o lotto edificabile devono essere elaborati piani di mobilità specifici.

Piano regolatore

Introduzione

Standard

Esempi

Piano regolatore

- Norme edilizie / Piano delle zone
 - I piani di utilizzazione sono atti giuridici dell'ente pubblico che stabiliscono in modo vincolante per i proprietari fondiari l'utilizzo del suolo, in conformità con le direttive della pianificazione direttiva, a livello particolare.
 - Con l'assegnazione di zona nel piano regolatore può essere prescritto che per determinati ambiti sia necessario elaborare una pianificazione d'utilizzazione speciale.
- Norma sulla sosta (sui posteggi)
 - Attraverso disposizioni restrittive nelle norma sulla sosta, viene promosso indirettamente l'attuazione di misure di gestione della mobilità.
 - Per gli attori che desiderano realizzare un'offerta di posteggi ridotta, vengono create le possibilità corrispondenti e definite le condizioni quadro.

Standard per la formulazione della regolamentazione: Art.-Nr. Destinazioni d'uso a basso tasso d'automobili/senza automobili

¹ Il numero di stalli disponibili per progetti di costruzione con l'obiettivo esplicito di destinazioni a basso tasso d'automobili/senza automobili può essere ridotto a zero, ad eccezione di un numero adeguato di posti per i visitatori e di posti accessibili alle sedie a rotelle.

² I requisiti per l'approvazione di destinazioni a basso tasso di automobili/senza automobili sono:

- a) un piano di mobilità per la riduzione permanente del traffico individuale motorizzato
- b) il controllo periodico dell'efficacia dell'attuazione del piano di mobilità con reportistica all'autorità di rilascio di permessi di costruzione
- c) la garanzia giuridica del piano di mobilità attraverso contratti e iscrizioni nel registro fondiario.

³ Se il consiglio comunale individua ripetute deviazioni dalle linee guida e dagli obiettivi del piano di mobilità, la differenza tra gli stalli già creati e il numero minimo di posti auto obbligatori deve essere realizzata o deve essere pagata una tassa di sostituzione corrispondente.

Standard per la formulazione della regolamentazione: Art.-Nr. Gestione della mobilità aziendale

¹ Un piano di mobilità deve essere presentato con la domanda di costruzione di nuove strutture molto frequentate con 30 o più stalli per i clienti o luoghi di lavoro con 50 o più collaboratori.

² Il piano di mobilità mostra come mantenere bassa la percentuale di traffico individuale motorizzato (collaboratori/visitatori/clienti) e come ridurre il più possibile il numero di stalli per auto verso i valori minimi definiti. Contiene le misure necessarie per raggiungere gli obiettivi, come la gestione monetaria degli stalli, e fornisce informazioni sul controllo dell'efficacia.

Standard per la formulazione della regolamentazione: Art.-Nr. Obbligo di attuare un piano di mobilità

¹ Il consiglio comunale può richiedere l'elaborazione di un piano di mobilità per aree in zone di sviluppo o per singoli progetti se sono previsti almeno 50 stalli o 50 unità residenziali o se sono situati in zone sensibili dal punto di vista del traffico .

Esempio

Bozza di revisione del regolamento edilizio e d'uso della città di
Laufenburg

(edizione pubblica, stato al 7 febbraio 2024)

§ 51 Piano di mobilità – 1/3

¹ Per progetti di costruzione con più di 30 posti auto, sviluppi d'area e piani di progettazione, l'autorità edilizia può richiedere lo sviluppo e la definizione di un piano di mobilità. Questo si occupa della disposizione, dell'assegnazione e della gestione degli stalli, dell'equipaggiamento dei posti auto e delle relative misure organizzative e monetarie.

² Il consiglio comunale può anche richiedere un piano di mobilità per un'area contigua non appena vengono creati più di 50 posti di lavoro in quest'area o viene costruito un complesso residenziale con più di 9 unità abitative.

§ 51 Piano di mobilità – 2/3

³ Il piano di mobilità mostra come la mobilità dei residenti, dei collaboratori, dei visitatori e dei clienti sia promossa l'uso del trasporto pubblico, del traffico ciclistico e pedonale e dell'uso efficiente dell'auto e comprende in particolare:

- a) Definizione degli obiettivi (p. es. massimo utilizzo possibile del trasporto pubblico e del traffico lento);
- b) Regolamentazione del numero massimo consentito di stalli per il traffico motorizzato individuale e dei requisiti minimi dei stalli per il traffico ciclistico;
- c) Uso e offerta di car sharing;
- d) Sistemi di incentivazione per promuovere l'uso del trasporto pubblico e del traffico lento, nonché del car sharing (come la gestione degli stalli efficace dal punto di vista del traffico, bonus mobilità, compensazioni, contributi, Mobility Flex);
- e) Misure di informazione da adottare (es. dettagli sugli orari del trasporto pubblico, accessibilità, car pooling);
- f) Monitoraggio per il controllo dell'efficacia

§ 51 Piano di mobilità – 3/3

⁴ Il piano di mobilità è soggetto a revisione nell'ambito del processo di rilascio del permesso di costruzione .

§ 52 Destinazioni d'uso a basso tasso d'automobili

¹ Sono ammessi progetti edilizi con l'obiettivo esplicito di "destinazioni a basso tasso di automobili".

² I requisiti per l'approvazione delle destinazioni a basso tasso di automobili sono:

- a) un piano di mobilità per la riduzione permanente del traffico individuale motorizzato;
- b) un controllo periodico dell'attuazione del piano di mobilità all'attenzione dell'autorità di rilascio di permessi di costruzione;
- c) la garanzia giuridica del piano di mobilità attraverso contratti e iscrizioni nel registro fondiario.

³ Qualora il Consiglio comunale accerti ripetute deviazioni rispetto alle prescrizioni e agli obiettivi del piano di mobilità, dovrà essere realizzata la differenza tra i posteggi già costruiti e il numero minimo di posteggi obbligatori previsto, oppure dovrà essere versato il relativo contributo sostitutivo

Consulenza e promozione

Introduzione

Standard

Esempi

Consulenza e promozione

- Consulenza

- Con offerte di consulenza diretta ai committenti si intende motivare quest'ultimi all'attuazione volontaria di misure di gestione della mobilità (specifiche al progetto).
- Raccomandazioni per l'attuazione o l'esecuzione illustrano le possibilità della gestione della mobilità e dichiarano le aspettative delle autorità competenti.

- Incentivi

- Attraverso incentivi finanziari (ad es. sostegno per le infrastrutture di ricarica), si promuove l'attuazione di misure di gestione della mobilità.

Standard per la formulazione della regolamentazione:

Il Comune consente ai proprietari fondiari e ai committenti di ottenere una consulenza competente nella fase di sviluppo di piani di mobilità o dell'attuazione di misure di gestione della mobilità.

Esempio

clevermobil nella regione - per una mobilità intelligente e sostenibile

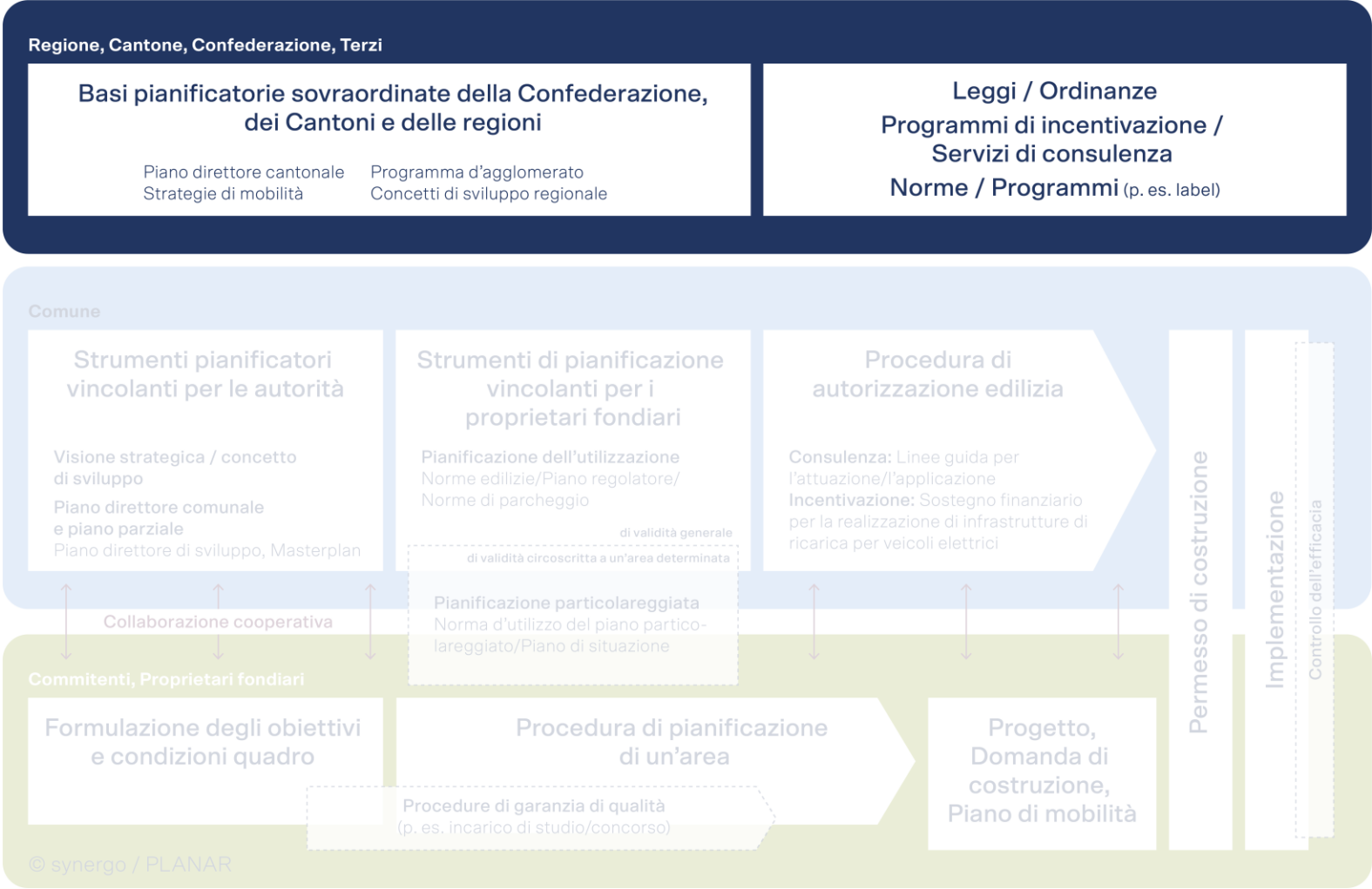
clevermobil è una piattaforma di mobilità comune per le regioni Appenzell AR, St.Gallen-Bodensee, Wil, St.Galler-Rehintal, Zürichsee-Linth, Werdenberg-Liechtenstein e Toggenburg.

I servizi clevermobil sono pensati per aziende, comuni e aree. Le consulenze iniziali (consulenze d'avvio) e le informazioni sul tema della gestione della mobilità possono essere ottenute gratuitamente tramite clevermobil.

www.clemo.ch

Opzioni sovracomunali di regolamentazione a carattere generale

Panoramica



Piani e programmi del settore pubblico

Introduzione

Esempio

Piani e programmi del settore pubblico

- Piano direttore cantonale
 - La pianificazione direttiva può prevedere direttamente misure di gestione della mobilità – ad es. per poli di sviluppo di importanza cantonale – oppure avviarle indirettamente.
- Piano generale dei trasporti
 - Le misure di gestione della mobilità dovrebbero essere previste anche come ambito d'intervento in una concezione globale della mobilità a livello cantonale o regionale.
- Programma d'agglomerato
 - L'inclusione di misure di gestione della mobilità aumenta le possibilità di ottenere contributi finanziari per i progetti presentati.

Esempio

Estratto dal programma d'agglomerato di Lucerna,
4a generazione del 14.06.2021

3.3.4 Gestione della mobilità – 1/2

Gli approcci della gestione della mobilità si basano principalmente sui settori di intervento informazione, comunicazione, organizzazione e coordinamento. La gestione della mobilità mira a organizzare meglio e coordinare tra loro le offerte di mobilità esistenti. I partecipanti al traffico vengono motivati e supportati nel modificare i propri comportamenti di spostamento. Nel cantone di Lucerna, sono già stati attuati e ulteriormente sviluppati diversi approcci e misure in questo ambito, tra cui:

- Gestione della mobilità nelle aziende: il cantone di Lucerna offre un servizio di consulenza completo per le aziende interessate. Questo servizio comprende analisi della mobilità e lo sviluppo di proposte di miglioramento sostenibili. L'obiettivo è quello di ottenere un miglioramento sistematico della mobilità aziendale, promuovendo un aumento dell'utilizzo dei trasporti pubblici, della bicicletta, dei servizi di consegna (courier) e altre soluzioni simili. (...)

3.3.4 Gestione della mobilità – 2/2

- "Piattaforma di mobilità": La piattaforma di mobilità www.luzernmobil.ch è stata lanciata online nell'ottobre 2011. Questa piattaforma internet fornisce informazioni sui vari mezzi di trasporto e sulle offerte di mobilità (ubicazione dei P+R, mappe e descrizioni dei percorsi, noleggio di veicoli, ecc.) e sugli aspetti attuali legati ai trasporti per la popolazione e le aziende. (...)
- Piani di mobilità: Un piano di mobilità è richiesto per i nuovi sviluppi al di sopra di una certa dimensione.

Con la strategia di gestione della mobilità adottata il 26 novembre 2019, la gestione della mobilità diventerà parte integrante nel cantone di Lucerna insieme con diversi partner, come le agenzie di sviluppo regionale, le città e i comuni, le aziende, i committenti e il consorzio dei trasporti di Lucerna. (...) Il cantone si impegna a dare un contributo importante attraverso una gestione della mobilità intelligente e coerente all'interno dell'amministrazione e di altre strutture pubbliche.

Leggi e ordinanze

Introduzione

Esempi

Leggi e ordinanze

- Legge edilizia cantonale, ordinanza sulle costruzioni
 - La legislazione cantonale in materia di pianificazione e costruzione, unitamente ai regolamenti e alle ordinanze pertinenti, può definire condizioni quadro dirette o indirette per l'attuazione e l'integrazione delle misure di gestione della mobilità.
- Esame di impatto ambientale (EIA)
 - Le misure di gestione della mobilità previste nel progetto possono contribuire alla dimostrazione della compatibilità ambientale nell'ambito dell'esame di impatto ambientale secondo la legge sulla protezione dell'ambiente.
- Verifica della capacità
 - Le misure di gestione della mobilità previste nel progetto possono contribuire alla dimostrazione della sufficiente capacità stradale.

Esempio

Ordinanza edilizia del Cantone Argovia

Raccomandazione per verifica della capacità (§ 46 BauV,
Prontezza edificatoria)

Raccomandazioni per la verifica della capacità (§ 46 BauV, Prontezza edificatoria)

Per i progetti edilizi che prevedono un volume di traffico motorizzato superiore a 1'500 spostamenti al giorno (media sui giorni di attività; un accesso e un'uscita contano due spostamenti), il committente è tenuto a dimostrare che la capacità della rete stradale risulta sufficiente.

La verifica può basarsi su valori empirici, su rilievi del traffico oppure su dati forniti dal modello di traffico cantonale, aggiornato periodicamente e fondato sui dati insediativi, sull'offerta di trasporto e sulle leggi comportamentali della mobilità.

Le misure volte a limitare il volume di traffico generato dal progetto devono essere definite in modo vincolante.

Consulenza e promozione

Introduzione

Esempio

Consulenza e promozione

- Consulenza e promozione
 - Oltre ai servizi comunali, è possibile istituire e attuare servizi di consulenza o misure di sensibilizzazione e promozione a livello di agglomerati, di cantone e federale.

Esempio

Canton Ticino; programma cantonale di mobilità aziendale

Linee guida per lo sviluppo di piani di mobilità e l'incentivazione delle misure, settembre 2022

Canton Ticino; programma cantonale di mobilità aziendale

Il programma cantonale per la mobilità aziendale consiste in linee guida per lo sviluppo di piani di mobilità aziendale, che elencano anche le misure, e in un sistema di incentivi per le aziende con contributi sia per lo sviluppo di piani di mobilità aziendale che per l'attuazione delle misure.

In totale, il Cantone ha concesso un prestito di 2 milioni per un periodo di quattro anni. Allo stesso tempo, sta organizzando eventi di sensibilizzazione sulla mobilità aziendale.

www.ti.ch/mobilita-aziendale

Norme e programmi di terzi

Norme e programmi di terzi

- Norme dell' Associazione Svizzera dei Professionisti della Strada (VSS)
 - La VSS emana norme che influenzano in modo determinante la realizzazione e la gestione delle infrastrutture di trasporto. Particolare rilievo assumono le norme relative alla sosta, in particolare la norma VSS 40 281 «Parcheggi – Offerta di posteggi per automobili».
- Norma SIA 390/1 «Percorso climatico – Bilancio dei gas serra nel ciclo di vita degli edifici»
 - Con la norma 390/1 «Percorso climatico – bilancio dei gas serra nel ciclo di vita degli edifici», pubblicata dalla Società svizzera degli ingegneri e degli architetti (SIA), vengono definiti valori obiettivo realizzabili per le emissioni di gas serra relative agli edifici e alla mobilità quotidiana indotta dal loro utilizzo.
 - I dettagli metodologici relativi alla mobilità sono regolati dalla direttiva SIA 2039 «Mobilità – Fabbisogno energetico in funzione della localizzazione dell'edificio».

Norme e programmi di terzi

- Standard svizzero per l'edilizia sostenibile (SNBS)
 - Lo Standard Svizzero per l'Edilizia Sostenibile (SNBS) è uno standard edilizio in cui vari criteri vengono valutati secondo un sistema di punteggio. Per quanto riguarda la mobilità, da un lato vengono valutate le emissioni di gas serra generate dal traffico, dall'altro si tiene conto delle misure di mobilità adottate. Tra queste figurano, ad es., le infrastrutture per la mobilità ciclabile e pedonale, nonché la considerazione della mobilità elettrica.
- Minergie
 - Minergie è lo standard svizzero di area e di costruzione per confort, efficienza e protezione del clima. Lo standard di area «Minergie-area» include la mobilità come uno dei cinque temi trattati.

MIPA – Supportato da



Stadt Zürich
Tiefbauamt



MIPA – 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 Zugo, Dipartimento Edilizia
- Denis Heyne, Città di Zugo, Dipartimento Edilizia
- Nicola Nübold, Città di Zurigo, Ufficio tecnico
- 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

MIPA – Team di elaborazione



in cooperazione con

PLANAR

RAUMENTWICKLUNG