

Esempi di aree con gestione della mobilità

MIPA – Gestione della mobilità nei processi di pianificazione di nuove aree

Manuale

Comunità di Lavoro synergo e Planungsbüro Jud



Editore

SvizzeraEnergia per i Comuni
Maggio 2014

Persona di contatto

Roberto De Tommasi (capoprogetto)
c/o synergo Mobilità – Politik – Raum GmbH, Grubenstrasse 12, 8045 Zurigo, detommasi@synergo.ch

Con il sostegno di

- Ufficio federale dell'energia, SvizzeraEnergia
- Cantone di Argovia, Departement Bau, Verkehr und Umwelt
- Cantone di Basilea-Città, Bau- und Verkehrsdepartement
- Città di San Gallo, Tiefbauamt und Amt für Umwelt und Energie
- Città di Zugo, Baudepartement
- Città di Zurigo, Tiefbauamt



Gruppo di accompagnamento

- Hermann Scherrer, Ufficio federale dell'energia, Sezione Mobilità
- Karin Wasem, Cantone di Argovia, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Verkehr
- Martin Dolleschel, Cantone di Basilea-Città, Bau- und Verkehrsdepartement, Mobilità
- Urs Buechler, Città di San Gallo, Tiefbauamt, Bereich Verkehr
- Remy Frommenwiler, Città di Zugo, Baudepartement, Stadtplanung
- Ruth Furrer, Città di Zurigo, Tiefbauamt, Mobilità + Verkehr

Elaborazione

synergo Mobilità – Politik – Raum GmbH, Grubenstrasse 12, 8045 Zurigo
Roberto De Tommasi (Projektleiter), Dominik Oetterli, Tel.: +41 43 960 77 33,
detommasi@synergo.ch, www.synergo.ch

Planungsbüro Jud AG, Gladbachstrasse 33, 8006 Zurigo
Stefan Schneider, Daniel Hirzel, Tel.: +41 44 262 11 44, schneider@jud-ag.ch, www.jud-ag.ch

INDICE

Premessa

1.	Introduzione	1
1.1	Aree efficienti e ruolo della mobilità	1
1.2	I vantaggi della gestione della mobilità in un'area	2
1.3	Esempi come base per il proprio sviluppo	3
2.	Esempi	3
2.1	Panoramica degli esempi	3
2.2	Descrizione degli esempi	4

Glossario

PREMESSA

Un'area è efficiente quando sia nella sua fase di sviluppo che in quella di gestione si punta a massimizzare la tutela della risorse, il rendimento economico e la compatibilità sociale. In particolare per quanto riguarda la tutela delle risorse naturali assume grande importanza l'intensità del traffico e la relativa ripartizione tra i diversi mezzi di trasporto (split modale).

Il progetto «MIPA – Gestione della mobilità nei processi di pianificazione di nuove aree» riguarda la gestione della mobilità delle persone nelle aree. La gestione della mobilità è un importante fattore d'influenza per ridurre l'intensità del traffico in un'area e promuovere l'utilizzo dei mezzi pubblici e della bicicletta nonché gli spostamenti a piedi. È fondamentale che la gestione della mobilità sia armonizzata con l'infrastruttura dei trasporti all'interno e al di fuori dell'area e che sia attuata dal momento in cui l'area entra in funzione.

Il manuale illustra le modalità di preparazione della gestione della mobilità, dalla pianificazione fino alla messa in funzione nell'area, e quali attori devono svolgere i diversi compiti.

Il manuale è formato da quattro parti:

Struttura del manuale MIPA	
<p>Integrazione della gestione della mobilità</p> <p>Contenuti e vantaggi della gestione della mobilità e relativa integrazione nella realizzazione di aree efficienti; attori competenti e loro compiti.</p> <p>Destinatari: autorità (Comune e Cantone di ubicazione) privati (proprietari fondiari, committenti e investitori)</p>	
<p>Regolamentare la gestione della mobilità</p> <p>Regolamentare la gestione della mobilità Possibilità d'intervento delle autorità per includere la gestione della mobilità nella pianificazione delle aree.</p> <p>Destinatari: autorità (Comune e Cantone di ubicazione)</p>	<p>Piani di mobilità per aree efficienti</p> <p>Linee guida destinate ai privati per la redazione di un piano di mobilità comprendente le misure di gestione della mobilità.</p> <p>Destinatari: privati (proprietari fondiari, committenti e investitori)</p>
<p>Esempi di aree con gestione della mobilità</p> <p>Aree esistenti e previste con misure di gestione della mobilità.</p> <p>Destinatari: autorità (Comune e Cantone di ubicazione) privati (proprietari fondiari, committenti e investitori)</p>	

1. INTRODUZIONE

Nel presente capitolo viene descritto il ruolo della mobilità nella realizzazione di un'area efficiente, con un occhio di riguardo alla gestione della mobilità e ai relativi vantaggi.

1.1 Aree efficienti e ruolo della mobilità

Un'area è efficiente quando sia nella sua fase di sviluppo che in quella di gestione si punta a massimizzare la tutela della risorse, il rendimento economico e la compatibilità sociale. Lo sviluppo e la gestione di queste aree non rappresenta una novità in Svizzera: esse infatti rivestono sempre maggiore importanza nella pratica, e si focalizzano in particolare sulla tutela delle risorse naturali al fine di ridurre i consumi energetici. Un ruolo di rilievo è assunto anche da altri aspetti quali il rendimento economico e la compatibilità sociale.

La mobilità generata da un'area si manifesta nell'intensità del traffico e nella scelta del mezzo di trasporto. Se in un'area si punta alla mobilità efficiente occorre ridurre l'intensità del traffico¹ e influenzare la scelta del mezzo di trasporto verso i trasporti pubblici (TP) e la bicicletta nonché gli spostamenti a piedi.

Al fine di ridurre il traffico, e in particolare influenzare la scelta del mezzo di trasporto, sono determinanti i seguenti fattori d'influenza con le relative caratteristiche:

Area

- Ubicazione o sede (centrale versus rurale; destinazioni d'uso circostanti)
- Dimensioni (superficie lorda per piano; densità)
- Destinazioni d'uso esistenti

Infrastruttura

- Qualità dei collegamenti attraverso la rete stradale, dei TP, ciclabile nonché pedonale circostante
- Infrastruttura nell'area: numero di posti auto, numero di parcheggi per biciclette, collegamenti ciclo-pedonali interni

Gestione della mobilità

- Diverse misure contenute in un piano di mobilità

¹ Ciò non è sempre possibile, poiché l'intensità del traffico rappresenta anche un indicatore della domanda in un'area; è il caso ad es. delle aree che oltre ad abitazioni e uffici ospitano anche attività ad alta affluenza di pubblico quali negozi, ristoranti, cinema, ecc.

1.2 I vantaggi della gestione della mobilità in un'area

La gestione della mobilità nelle aree viene così descritta nel progetto MIPA²:

«La gestione della mobilità di un'area riguarda le esigenze di mobilità e i processi di trasporto generati dalle attività svolte nell'area, e ha come obiettivo quello di renderli il più possibile efficienti, ossia compatibili dal punto di vista ambientale, sociale ed economico. Per fare ciò gli attori competenti per l'area devono assumere un ruolo attivo, adottando decisioni e attuando misure nel proprio ambito d'azione finalizzate a dare il maggior contributo possibile per il raggiungimento degli obiettivi. Nello sviluppo e nella gestione delle misure gli attori sono coadiuvati dalle autorità e dagli offerenti di mobilità³.»

La gestione della mobilità di un'area offre molteplici vantaggi per i principali attori:

Autorità (Comune e Cantone di ubicazione)

- Gli utenti dell'area soddisfano le proprie esigenze di mobilità in modo più efficiente dal punto di vista energetico di quanto non avvenga in aree simili senza gestione della mobilità.
- Il traffico generato dall'area si svolge senza problemi grazie alla rete di trasporto multimodale circostante.
- Le autorità non devono effettuare investimenti nella rete di trasporto multimodale, o solo investimenti limitati.
- Non è necessario ulteriore spazio per realizzare infrastrutture dei trasporti aggiuntive.
- Nonostante la maggiore intensità del traffico, i valori limite delle emissioni nocive per l'ambiente vengono rispettati.
- Aumentando la qualità di soggiorno negli spazi esterni cresce anche l'attrattiva dell'area.

Attori competenti per l'area – privati (proprietari fondiari, committenti e investitori)

- È possibile ridurre i costi per l'approntamento e la gestione dei parcheggi.
- Le superfici non occupate da parcheggi possono essere utilizzate in altro modo creando un vantaggio economico.
- Aumenta la soddisfazione degli utenti dell'area che, grazie a tutte le misure attuate, possono accedere più agevolmente all'area con diversi mezzi di trasporto, in particolare con i mezzi di trasporto pubblico, la bicicletta o a piedi.
- Gli attori possono presentare la gestione della mobilità come un «elemento d'immagine» nell'ambito di una futura vendita o locazione il che costituisce un vantaggio concorrenziale rispetto ad altre aree.
- La gestione della mobilità consente di rispettare le prescrizioni delle autorità inerenti alla domanda di costruzione, accelerando notevolmente la messa in funzione dell'area.

2 Definizione ripresa da «Betriebliches Mobilitätsmanagement» di synergo e Tensor AG, Mobilitätsmanagement in Betrieben – Motive und Wirksamkeit, mandato di ricerca SVI 2004/045, Zurigo, settembre 2008.

3 Il termine «offerenti di mobilità» si riferisce ad es. ad aziende di trasporto pubblico, società di carsharing o noleggio auto, imprese di taxi, ma anche in senso più ampio tutti istituzioni che forniscono consulenze specifiche per l'utilizzo della bici o la promozione del traffico pedonale.

Utenti dell'area (residenti, dipendenti, clienti, ecc.)

- Grazie alla gestione della mobilità gli utenti usufruiscono di un'offerta che facilita l'accesso all'area con diversi mezzi di trasporto e orienta le loro scelte di mobilità verso l'efficienza energetica e la tutela dell'ambiente. Inoltre possono soddisfare le loro esigenze di trasporto con modalità il più possibile a traffico limitato.
- Possono ridurre i costi individuali di mobilità, il consumo energetico e le emissioni.
- Hanno la possibilità di identificarsi con l'area la cui filosofia coincide con i loro valori personali in materia di rispetto dell'ambiente.

1.3 Esempi come base per il proprio sviluppo

La presente parte del manuale MIPA illustra, attraverso degli esempi di aree, come può tradursi concretamente nella realtà l'interazione fra regolamentazione pianificatoria e attuazione dei piani di mobilità.

Gli esempi si riferiscono a diverse fasi di pianificazione e gestione.

2. ESEMPI

2.1 Panoramica degli esempi

La seguente tabella presenta una panoramica degli esempi.

N.	Nome dell'area	Stato	Luogo
1	Greencity	in fase di progettazione	Zurigo
2	Europaallee lotto H	in fase di progettazione, domanda di costruzione presentata (il piano di mobilità ne è una componente)	Zurigo
3	Sihlcity	in funzione (modello basato sul numero di viaggi presente)	Zurigo
4	Eschenbüel	in fase di progettazione	Uster
5	Galgenbuck	in fase di progettazione (piano direttore per lo sviluppo disponibile e comprendente principi di gestione mobilità)	Baden
6	Torfeld Süd	in fase di progettazione (ricorso pendente dell'ATA contro la costruzione dello stadio)	Aarau
7	Kistenfabrik	in funzione (modello basato sul n. di viaggi presente)	Zugo
8	Area Hoffmann-La Roche AG	costruzione in fase di realizzazione, piano di mobilità in funzione	Basilea
9	Area Dreispitz	in fase di progettazione	Basilea
10	Arena St.Gallen	in funzione (modello basato sul numero di viaggi presente)	San Gallo

Tabella 2.1: panoramica degli esempi

2.2 Descrizione degli esempi

1 GREENCITY

Via, quartiere Area Sihl-Manegg	Città, Comune Zurigo	Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: Losinger Marazzi Proprietari: Sihl Immobilien AG Società di gestione: –
Stato In fase di pianificazione	Tipo di proprietario Privato	Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe 2015, inizio lavori 2014

Descrizione

Superficie utile / mix di utilizzo: superficie utile 161'500 m²; di cui 48 % abitazioni, 41 % uffici, 5 % commercio, 6 % destinazione speciale/scuole

Collegamenti

TP: buona qualità dei collegamenti con bus e treno Sihltal Zürich Uetliberg Bahn (SZU) soprattutto per la città di Zurigo; classe TP secondo l' ARE: A e B

Piedi/bici: buon collegamento alla rete ciclopedonale esistente

TMP: buon collegamento alla rete stradale (raccordo autostradale a ca. 1500 m dall'ubicazione); tuttavia nelle ore di punta si verificano delle congestioni, per cui si applica anche un modello basato sui viaggi o in alternativa viene limitato il numero massimo di parcheggi (p).



Fonte: www.greencity.ch

Parcheggi: il numero di p viene stabilito nel processo di autorizzazione edilizia. Per la destinazione d'uso residenziale nel piano particolareggiato è stato fissato un massimo di 0.7 p in media per appartamento, più i p per i visitatori. A seconda delle dimensioni dell'appartamento questo valore è leggermente inferiore al valore minimo delle modalità costruttive ordinarie. Le destinazioni d'uso con un numero ridotto di p sono esplicitamente consentite. Sono previsti p per veicoli elettrici. Numero di parcheggi per biciclette: viene definito nel processo di autorizzazione edilizia secondo l'ordinanza sui parcheggi.

Particolarità: per la destinazione d'uso residenziale il committente è in parte costituito da cooperative edilizie. Greencity è stata la prima area in Svizzera a ottenere il label «Area 2000 Watt» di Città dell'energia (2012).

Strumenti di pianificazione di area

Mandato di studio, pianificazione particolareggiata (piano particolareggiato privato e integrativo), processo di autorizzazione edilizia

Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità

Al massimo 3'650'000 viaggi all'anno (di cui 1'886'500 viaggi dall'area Greencity)

Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica

–

Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità

- Verordnung über Fahrzeugabstellplätze (ordinanza sui parcheggi) della città di Zurigo dell'11 dicembre 1996 (PPV 1996): determinazione dei parcheggi in relazione alla qualità dei collegamenti con i TP
- Condizioni nell'autorizzazione edilizia
- Congestioni nell'ambito dello sbocco dei collegamenti locali con la strada cantonale
- Tiefbauamt della città di Zurigo: opuscolo sul numero e sulla qualità dei parcheggi per biciclette
- Piano di misure inquinamento atmosferico: valori limite dell'inquinamento atmosferico
- Tiefbauamt della città di Zurigo: raccomandazioni sull'applicazione di un modello basato sui viaggi

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Modello basato sui viaggi con obbligo di controlling e sanzioni o in alternativa numero massimo di p	tutti	stabilita nel piano particolareggiato	committenti	da definire; attualmente viene attuata la variante «numero massimo di parcheggi»
Ubicazioni carsharing	residenti e dipendenti	stabilita nel piano particolareggiato	committenti	da definire
Requisiti per almeno 100 veicoli elettrici	tutti	stabilita nel piano particolareggiato	committenti	da definire
Piano di mobilità per destinazioni d'uso a traffico limitato presso cooperative edilizie	tutti	stabilita nel piano particolareggiato	committenti (cooperative edilizie)	cooperative edilizie
Tariffe di parcheggio dal 1° minuto	clienti e visitatori (escluse abitazioni)	stabilita nel piano particolareggiato	committenti	da definire

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto	
Da definire	
Effetti (auspicati)	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Si punta al raggiungimento degli obiettivi della Società a 2000 Watt ■ Al massimo 3'650'000 viaggi all'anno 	
Informazioni	
<ul style="list-style-type: none"> ■ www.greencity.ch ■ Guida sul modello basato sui viaggi della città di Zurigo: www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/fahrten-modell_planungshilfe.html ■ Ordinanza sui parcheggi 1996 città di Zurigo: www.stadt-zuerich.ch/internet/as/home/inhaltsverzeichnis/7/741/500/1165936967206.html 	
Altre indicazioni	
Primo tentativo di coinvolgere gli utenti attraverso una «Green-Charta» nel monitoraggio del traffico, influenzando così il loro comportamento e cercando potenziali di ottimizzazione	
Per ulteriori informazioni	Data di rilevamento
Losinger Marazzi AG Hardturmstr. 11 8005 Zürich zuerich@losinger-marazzi.ch	Ottobre 2013

2 EUROPAALLEE, LOTTO H

Via, quartiere Europaallee	Città, Comune Zurigo	Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: FFS Immobili SA Comproprietari: – Società di gestione: –
Stato In fase di progettazione	Tipo di proprietario Privato	Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe 2016
Descrizione		
<p><i>Superficie utile / mix di utilizzo:</i> totale superficie per piano 34'000 m²; di cui abitazioni 5700 m², servizi 11'600 m², commercio 660 m², hotel 7600 m², ristoranti 1500 m², cinema 2700 m², scuole 3400 m², scuole materne 360 m².</p> <p><i>Collegamenti</i> TP: qualità dei collegamenti da buona a ottima grazie al collegamento con la linea di autobus delle Verkehrsbetriebe Zurigo (Langstrasse) e alla stazione centrale di Zurigo raggiungibile a piedi; classe TP secondo l'ARE: A Il previsto ripristino della linea 1 del tram sulla Lagerstrasse crea un'ulteriore potenziale di miglioramento.</p> <p>Piedi/bici: buon collegamento alla rete ciclopedonale della città di Zurigo. Il quartiere Langstrasse, il circondario 5 con i suoi ristoranti alla moda, il centro città e la stazione principale sono facilmente raggiungibili a piedi o in bicicletta.</p> <p>TMP: il lotto H è collegato dalla Lagerstrasse e dalla Langstrasse che tuttavia nelle ore di punta presentano code e congestioni.</p> <p><i>Parcheggi:</i> 62 p di cui 10 p carsharing previsti. L'utilizzo dei 22 p visitatori compresi nel numero totale di p viene gestito attraverso un sistema di prenotazione. A 700 m di distanza si trova il Parkhaus City Parking (Gessnerallee), accessibile a tutti, che offre sempre posti liberi. Per tutte le destinazioni sono previsti 340 parcheggi per biciclette.</p> <p><i>Particolarità:</i> nel lotto H si punta al raggiungimento degli obiettivi della Società a 2000 Watt.</p>		

Fonte: FFS Immobili

Strumenti di pianificazione di area

Pianificazione particolareggiata, concorso di progetto su due livelli per lo sviluppo del progetto, piano di mobilità con successivo obbligo di controlling, processo di autorizzazione edilizia

Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità

Piano di mobilità come base per l'approvazione del numero limitato di p

Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica

–

Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità

- PPV 1996 della città di Zurigo: determinazione dei parcheggi in relazione alla qualità dei collegamenti con i TP
- Tiefbauamt della città di Zurigo: opuscolo sul numero e sulla qualità dei parcheggi per biciclette
- Piano di misure inquinamento atmosferico: valori limite dell'inquinamento atmosferico
- Tiefbauamt della città di Zurigo: raccomandazioni sull'applicazione di un modello basato sui viaggi

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Mappetta informativa mobilità	tutti	attuata (per altri lotti)	committenti e città	committenti
Sito mobilità,opuscoli	tutti	attuata (per altri lotti)	committenti	committenti
Monitor online con tempi di partenza TP	tutti	prevista	committenti	committenti
Buono mobilità	residenti	prevista	committenti / locatari appartamenti	committenti
Incentivi alla mobilità sostenibile per i dipendenti	dipendenti	prevista	committenti / datori di lavoro	committenti / datori di lavoro
Zurigo CARD e noleggio bici per gli ospiti degli hotel	ospiti degli hotel	prevista	gestore / ospiti del hotel	gestore del hotel
Ubicazioni bikesharing	tutti	in fase di valutazione	città	città
Business CarSharing	dipendenti	prevista	committenti / utenti	committenti / Mobility
Mobility Manager in loco	tutti	prevista	committenti	gestore del hotel
Mobility Manager	tutti	prevista	committenti	committenti

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto

Per lo sviluppo e la cura della gestione della mobilità viene creata un'istanza centrale grazie a un «Mobility Manager lotto H» che funge da collegamento tra i destinatari della gestione della mobilità, gli offerenti di mobilità e la città. Il Mobility Manager si occupa anche del reporting periodico alla città.

Effetti (auspicati)

Rispetto degli obiettivi della Società a 2000 Watt anche attraverso il certificato DGNB (assegnato) e il certificato «Area 2000 Watt» (obiettivo raggiunto, rinuncia alla certificazione)

Informazioni

- www.europaallee.ch
- Guida sul modello basato sui viaggi città di Zurigo:
www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/fahrten-modell_planungshilfe.html
- PPV 1996 città di Zurigo: www.stadt-zuerich.ch/internet/as/home/inhaltsverzeichnis/7/741/500/1165936967206.html

Altre indicazioni:

–

Per ulteriori informazioni

SBB Immobilien Development Zurigo City
Hohlstrasse 532
8021 Zurigo

Data di rilevamento

Ottobre 2013

3 SIHL CITY

Via, quartiere Kalandersplatz 1, Wiedikon (circondario 3)	Città, Comune Zurigo	Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: Karl Steiner AG Comproprietari: Credit Suisse Società di gestione: Sihlcity AG
Stato In funzione	Tipo di proprietario Privato	Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe Marzo 2007
Descrizione <p><i>Superficie utile / mix di utilizzo:</i> complessivamente 100'000 m² SLP, negozi (40%), uffici (25%), cinema/hotel/cultura/ristoranti (20%), fitness/abitazioni/altro (15%)</p> <p><i>Collegamenti</i></p> <p>TP: collegamento diretto alla rete di tram, bus e S-Bahn con fermate raggiungibili a piedi; classe TP secondo l'ARE: A</p> <p>Piedi/bici: collegamento diretto alla rete ciclopedonale cittadina</p> <p>TMP: collegamento diretto alla rete stradale cantonale e autostradale (raccordo autostradale a ca. 500 m dall'ubicazione)</p> <p><i>Parcheggi:</i> 850 p, di cui 800 nell'autosilo, 50 in superficie di cui una parte utilizzabile per P+R S-Bahn. Complessivamente 600 parcheggi per biciclette nelle quattro ubicazioni all'interno dell'area</p> <p><i>Particolarità:</i> modello basato sui viaggi per l'autosilo con un numero massimo di 8800 viaggi/giorno</p>		
		 <p>Fonte: Sihlcity AG</p>

Strumenti di pianificazione di area

Progetto, domanda di costruzione

Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità

Al massimo 8800 viaggi al giorno

Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica

- Nuove offerte TP (fermata SZU, prolungamento tram 5)
- Misure relative all'utilizzo delle biciclette (ad es. cartine con la raggiungibilità a piedi/in bici)

Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità

- Piano direttore Cantone ZH: requisiti relativi ai collegamenti degli insediamenti a traffico elevato (vincolante per le autorità)
- Regolamento edilizio e delle zone e PPV 1996 della città di Zurigo: determinazione dei parcheggi in relazione alla qualità dei collegamenti con i TP
- Tiefbauamt della città di Zurigo: opuscolo sul numero e sulla qualità dei parcheggi per biciclette
- Piano delle misure inquinamento atmosferico: valori limite dell'inquinamento atmosferico
- Tiefbauamt della città di Zurigo: raccomandazioni per l'applicazione di un modello basato sui viaggi
- Accordo con l'ASA con le indicazioni sul numero massimo di viaggi e le sanzioni in caso di mancato rispetto nonché accordo sul co-finanziamento a tempo limitato (2 anni) dei costi d'esercizio supplementari per l'ampliamento dei TP

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Monitor online con orari di partenza dei TP	tutti	in funzione	committenti	VBZ / ZVV
Informazione multimodale sito web	tutti	in funzione	società di gestione	società di gestione
Applicazione di tariffe per i p dal 1° minuto	tutti	in funzione	committenti	committenti
Servizio di consegna a domicilio con biciclette	clienti dei negozi	in funzione	Züriwerk (in parte finanziata dall'amministrazione pubblica)	committenti
Ubicazioni carsharing	clienti dei negozi	in funzione	(probabile) garanzia del fatturato da parte della società di gestione	Mobility
Parcheggi per bici con dispositivi di chiusura	tutti	in funzione	committenti	committenti

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto

In linea di principio responsabile per un esercizio di qualità delle misure di gestione della mobilità è la società di gestione Sihlcity AG. Per quanto riguarda il modello basato sui viaggi è responsabile del rispetto dei contingenti di viaggi ammessi e della trasmissione annuale dei relativi dati alla città di Zurigo.

Effetti (auspicati)

Numero di viaggi TMP (2010)

Circa 5000 viaggi al giorno (max. 8800 viaggi ammessi); sfruttamento medio dell'autosilo dal 50 % al 60 %.

Split modale (2010)

Il 70 % degli utenti si spostano con TP/a piedi/in bici, il 30 % utilizza il TMP (obiettivi: 60 % TP/piedi/bici, 40 % TMP)

Ulteriori effetti

Servizio di consegna: 1100 consegne al mese (stato 2010)

Informazioni

- www.sihlcity.ch
- Guida sul modello basato sui viaggi città di Zurigo: www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/publikationen_u_broschueren/fahrten-modell-planungshilfe.html
- PPV 1996 città di Zurigo: www.stadt-zuerich.ch/internet/as/home/inhaltsverzeichnis/7/741/500/1165936967206.html

Altre indicazioni

–

Per ulteriori informazioni

Sihlcity Info Point
Kalandplatz 1
8045 Zurigo
info@sihlcity.ch

Data di rilevamento

Settembre 2013

4 ESCHENBÜEL

Via, quartiere Zürich / Sonnenbergstrasse	Città, Comune Uster	Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: da definire Comproprietari: 20 diversi Società di gestione: da definire
Stato In fase di progettazione	Tipo di proprietario Privato	Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe Da definire

Descrizione

Superficie utile / mix di utilizzo: area di 17 ha, circa 100'000 m² SLP, abitazioni (ca. 90 %), commercio (ca. 10 %)

Collegamenti

TP: collegamento diretto tramite linea di autobus locali con gestione modificata delle linee e tre fermate raggiungibili a piedi (< 300 m); classe TP secondo l'ARE: C

Piedi/bici: collegamento diretto alla rete ciclopedonale cittadina

TMP: collegamento diretto alla rete stradale cantonale e autostradale (raccordo autostradale a ca. 1500 m dall'ubicazione)

Parcheggi

- 650 p decentrali nei lotti (limite: max. 1 p / 150 m² SLP per i lotti a < 300 m dall'autosilo di quartiere (AQ) e 1 p / 125 m² SLP per i lotti più lontani)
- 110 p (1a fase) nell'AQ in superficie, realizzabile a tappe; max. 320 p in caso di sfruttamento massimo

Con la centralizzazione di una parte dei p nell'AQ è possibile reagire all'effettiva domanda: le ulteriori tappe dell'AQ vengono realizzate soltanto se esiste un reale fabbisogno.

Finanziamento 1a fase AQ: come infrastruttura di quartiere attraverso il piano di quartiere (ripartizione dei costi tra i singoli lotti). Eventuali tappe successive vengono finanziate attraverso gli introiti delle locazioni.

Parcheggi per veicoli a due ruote leggeri: uno ogni 40 m² di abitazioni e uno ogni 100 m² di servizi, tenere conto di eventuali e-bike (presa elettrica) e di rimorchi

Particolarità: in molti casi la distanza dai lotti alla più vicina fermata dei TP è uguale o inferiore alla distanza dall'automobile nell'AQ, il che rende i TP più interessanti del TMP.

Inoltre grazie all'AQ si possono compensare variazioni cicliche del fabbisogno e complessivamente ridurre il numero di p. Inoltre i p nell'AQ necessitano di molta meno energia grigia di quelli nei garage sotterranei.

Le zone ammesse per la realizzazione di garage sotterranei per ogni lotto sono designate nel piano particolareggiato (creazione come piano del basamento). In questo modo è possibile delimitare la superficie, ottenere una buona strutturazione degli spazi aperti e tutelare le acque sotterranee.

I p nel garage sotterraneo o nell'autosilo di quartiere vengono assegnati ai singoli appartamenti non direttamente e in modo durevole bensì a seconda delle necessità.



Fonte: piano particolareggiato, rapporto

Strumenti di pianificazione di area

Esistenti: mandato di studio, progetto direttore, piano di quartiere, piano particolareggiato, progetto generale per strade e spazi aperti

Previsti: definizione degli strumenti di pianificazione, realizzazione dei collegamenti all'area, progetti edilizi / domande di costruzione

Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità

–

Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica

Prestazioni anticipate per procedura d'aggiudicazione e piano particolareggiato pubblico

Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità

- Disposizioni per uno sviluppo dell'area conforme alla Società a 2000 Watt per la procedura d'aggiudicazione
- Città dell'energia Uster: promozione dei TP, percorsi ciclabili
- Pianificazione energetica Uster: rete di riscaldamento locale con sfruttamento del calore residuo dell'IDA

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Gestione di tutti i p a dipendenza dell'utilizzo	tutti	descritto come guida per le autorità nel rapporto tecnico relativo al piano di quartiere	committenti	committenti
Locali opzionali per il centro mobilità (consulenza, servizi)	tutti	condizioni favorevoli negli immobili dell' autorità pubblica	da definire	da definire
Garage sotterranei e autosilo di quartiere con opzione prese elettriche	tutti	stabilita nel piano particolareggiato	committenti	committenti
Tenere conto delle e-bike e dei rimorchi nei parcheggi per biciclette	tutti	stabilita nel piano particolareggiato	committenti	committenti
Ammessi parcheggi supplementari per carsharing (ad es. Mobility)	tutti	stabilita nel piano particolareggiato	committenti	committenti

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto

Autosilo di quartiere regolamentato dai comproprietari nel piano di quartiere (con inserimento nel registro fondiario).
Restanti forme organizzative da definire.

Effetti (auspicati)

Costi reali per i parcheggi; quartiere compatibile con i valori 2000 Watt

Informazioni

Bozza piano particolareggiato, piano di quartiere

Altre indicazioni

–

Per ulteriori informazioni

Stadt Uster
Stadtraum und Natur
Oberlandstrasse 78
8610 Uster
stadtplaner@uster.ch

Data di rilevamento

Dicembre 2013

5 GALGENBUCK

Via, quartiere Mellinger-/Sommerhaldenstrasse, Dättwil	Città, Comune Baden	Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: da definire Comproprietari: diversi privati Società di gestione: da definire
Stato In fase di progettazione	Tipo di proprietario Privato	Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe Da definire
<p>Descrizione</p> <p><i>Superficie utile / mix di utilizzo:</i> 100 000 m² SLP, abitazioni (min. 85 %), servizi e commercio (ca.15%)</p> <p><i>Collegamenti</i></p> <p>TP: collegamento diretto con due linee degli autobus, altre linee con fermate raggiungibili a piedi, miglioramenti previsti entro la data di messa in funzione; classe TP secondo l' ARE attuale: da B a C, con miglioramenti: B</p> <p>Piedi/bici: collegamento diretto alla rete ciclabile superiore</p> <p>TMP: collegamento diretto alla rete stradale cantonale e autostradale (raccordo autostradale a ca. 1500 m dall'ubicazione)</p> <p><i>Parcheggi</i></p> <p>Previsto un numero ridotto di 600–800 p, perlopiù in un garage collettivo Numero di parcheggi per biciclette da definire</p> <p><i>Particolarità:</i> numero di parcheggi realizzabili per l'uso residenziale limitato nel piano direttore per lo sviluppo attraverso il fattore di riduzione 0,7 (abitazioni in zone a traffico limitato).</p>		



Fonte: piano direttore per lo sviluppo, rapporto

Strumenti di pianificazione di area

Esistenti: mandato di studio, piano direttore per lo sviluppo (PDS); previsti: ricomposizioni particellari, pianificazione particolareggiata, domanda di costruzione

Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità

Accordi contrattuali, piano di mobilità

Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica

–

Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità

Norma VSS «SN 640 281»: determinazione dei parcheggi in relazione alla qualità dei collegamenti con i TP

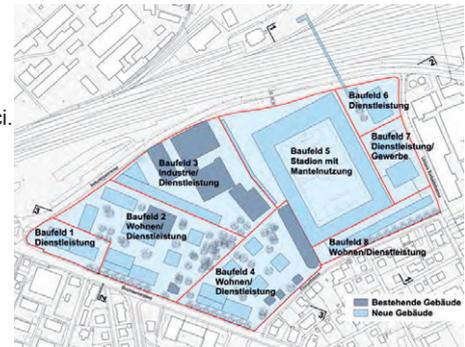
Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Riduzione dei p per la destinazione d'uso residenziale	residenti	stabilita nel PDS	–	da definire
Garage collettivi per autovetture	residenti e dipendenti	stabilita nel PDS	committenti	committenti
Parcheggi bici coperti decentrali	tutti	stabilita nel PDS	committenti	committenti
Ubicazioni carsharing	residenti e dipendenti	stabilita nel PDS	da definire	da definire
Piano di mobilità per misure concrete	tutti	stabilita nel PDS	committenti	da definire
Buono da spendere in negozi bici locali	residenti	idea nel PDS	committenti	da definire
Abbonamento ai TP come elemento del canone di locazione	residenti	idea nel PDS	committenti	da definire
Promozione carsharing	residenti	idea nel PDS	committenti	da definire
Sistema per piccoli trasporti	residenti	idea nel PDS	committenti	da definire
Deposito per servizio di consegna a domicilio	residenti	idea nel PDS	committenti	da definire
Informazioni su TP, piedi/bici, carsharing	residenti	idea nel PDS	committenti	da definire

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto	
Da definire	
Effetti (auspicati)	
Da definire	
Informazioni	
PDS (rapporto, spiegazioni, disposizioni):	
<ul style="list-style-type: none"> ■ www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1526&Format=pdf ■ www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1527&Format=pdf ■ www.ag.ch/php/vernehmlassungen/index.php?controller=Download&DokId=1528&Format=pdf 	
Altre indicazioni	
Lo sviluppo dell'area è ancora in fase iniziale. Non è ancora disponibile un progetto concreto e per questo motivo numerosi aspetti sono ancora poco chiari. Nell'esempio mostra le misure di gestione della mobilità vengono considerate e regolamentate in anticipo.	
Per ulteriori informazioni	Data di rilevamento
Stadt Baden, Entwicklungsplanung Roter Turm Rathausgasse 5 5401 Baden entwicklungsplanung@baden.ag.ch	November 2013

6 TORFELD SÜD

Via, quartiere Industrie-, Buchser-, Florastrasse; Torfeld Süd	Città, Comune Aarau	Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: Mobimo, HRS, Implenia Società di gestione: Stadion Betriebs AG
Stato In fase di progettazione, in parte realizzato o in fase di realizzazione	Tipo di proprietario Privato	Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe 2016: edifici residenziali 2017/18: apertura stadio
<p>Descrizione</p> <p><i>Superficie utile / mix di utilizzo:</i> area di quasi 100'000 m², diversi progetti, ad es. stadio per 10'000 spettatori e destinazione generale acquisti (circa 10'000 m² di superficie di vendita), sport indoor, gastronomia e uffici. La parte ovest di Torfeld Süd sarà caratterizzata dalle destinazioni d'uso residenziale, lavorativa e culturale.</p> <p><i>Collegamenti:</i></p> <p>TP: attualmente tre linee dell'autobus (distanza max. dalla più vicina fermata 350 m), stazione di Aarau a 800 m, futura nuova fermata «Torfeld» della Wynental- und Suhrentalbahn (WSB) direttamente allo stadio; classe TP secondo l' ARE: oggi da B a C; con nuova fermata WSBe miglioramenti offerta bus: da A a B</p> <p>Piedi/bici: buon collegamento alla rete ciclopedonale locale e regionale; in futuro verrà ridotto l'effetto di separazione delle carreggiate grazie alla nuova passerella per pedoni e biciclette verso l'area Torfeld Nord</p> <p>TMP: collegamento alla rete stradale superiore che negli orari di punta è saturata; prevista realizzazione della bretella Buchs Nord; finanziamento non ancora certo</p> <p><i>Parcheggi</i></p> <p>Ca. 1450 p nell'intera area Torfeld Süd; in linea di principio sotterranei o all'interno degli edifici, alcuni in superficie; numero di parcheggi per biciclette almeno come prescritto, vicinanza agli ingressi degli edifici, coperti in numero adeguato</p>		



Fonte: EIA relativo al piano particolareggiato (2009, p. 6)

Strumenti di pianificazione di area Piano particolareggiato (incl. rapporto sulla compatibilità ambientale, perizie tecniche sul traffico, rapporto di pianificazione, prescrizioni particolareggiate), contratto di diritto pubblico, domande di costruzione
Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità –
Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica –
Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità: <ul style="list-style-type: none"> ■ Bau- und Nutzungsordnung (ordinamento di costruzione e utilizzazione (OCU): Torfeld Süd come zona speciale con obbligo di piano particolareggiato ■ Piano dei parcheggi: conteggio delle cifre relative ai parcheggi ■ Gestione del traffico e strategia di rete ■ Piano dei TP

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Tariffe per i p pubblici dal 1° minuto	clienti, visitatori	stabilita nelle prescrizioni particolareggiate (SNV)	committenti	committenti
Gestione della mobilità aziendale	dipendenti	stabilita nelle SNV	committenti	committenti
Gestione controllata uscite dai parcheggi	tutti	stabilita nelle SNV	committenti	committenti
Servizio consegna a domicilio centro commerciale	clienti	stabilita nelle SNV	gestore centro commerciale	gestore centro commerciale
Miglioramento offerta autobus	tutti	stabilita nelle SNV	Cantone	AAR
Parcheggi bici decentrali	tutti	stabilita nelle SNV	committenti	committenti

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto

L'area è suddivisa in otto lotti, ognuno dei quali viene elaborato individualmente. Un progetto (Polygon, lotto 3) è già stato realizzato e la progettazione dello stadio (lotto 5) è in fase avanzata. La gestione della mobilità è regolamentata nel piano particolareggiato con le relative prescrizioni particolareggiate.

Effetti (auspicati)

Max. 7700 viaggi TMP al giorno (media annuale)

Informazioni

- www.torfeldsued.ch
- Piano particolareggiato: www.aarau.ch/documents/Gestaltungsplan_bereinigt.pdf
- Prescrizioni particolareggiate (SNV): www.aarau.ch/documents/Sondernutzungsvorschriften_bereinigt.pdf
- Perizie tecniche sul traffico: www.aarau.ch/documents/2009_06_02_Torfeld_Sued_090513_V-technisches_GA_V7_31346244096305.pdf
- Rapporto sulla compatibilità ambientale del piano particolareggiato: www.aarau.ch/documents/Umweltvertraeglichkeitsbericht.pdf

Altre indicazioni

–

Per ulteriori informazioni

Stadtbauamt Aarau
Stadtentwicklung
Rathausgasse 1
5000 Aarau
stadtbauamt@aarau.ch

Data di rilevamento

Novembre 2013

7 KISTENFABRIK

Via, quartiere Baarerstrasse 131–141 Eschenring	Città, Comune Zugo	Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: KFZ Immobilien AG Proprietari: KFZ Immobilien AG, proprietario appartamenti Società di gestione: Regimo Zug AG
Stato In funzione	Tipo di proprietario Privato	Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe 2002 / 2004
<p>Descrizione</p> <p><i>Superficie utile / mix di utilizzo:</i> totale 37'000 m² SLP, abitazioni (50%), uffici e commercio (50%); 66 appartamenti in locazione, 74 appartamenti di proprietà, 3 edifici d'affari «Service Factory», 1 edificio d'affari «Business-Forum»</p> <p><i>Collegamenti</i></p> <p>TP: collegamento alla linea dell'autobus (3) e della S-Bahn (S1) con fermate raggiungibili a piedi; classe TP secondo l'ARE: B</p> <p>Piedi/bici: collegamento diretto alla rete ciclopedonale locale e regionale.</p> <p>TMP: collegamento diretto alla rete stradale cantonale e autostradale (raccordo autostradale a ca. 2 km dall'ubicazione); traffico elevato sulla strada cantonale nelle ore di punta</p> <p><i>Parcheggi</i></p> <p>402 parcheggi, di cui 367 in un garage sotterraneo (per commercio e abitazioni) e 35 in superficie, liberi (per visitatori e clienti); ca. 220 parcheggi per veicoli a due ruote (deposito), stesso numero in superficie, liberi (in parte negli edifici)</p>		 <p>Fonte: amministrazione comunale, Zugo</p>

Strumenti di pianificazione di area

Piano particolareggiato (incl. prescrizioni particolari sulla gestione della mobilità), domanda di costruzione

Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità

Modello basato sui viaggi per l'intera area (dal 1° gennaio 2005) con un numero massimo di 420'000 viaggi totali (entrate e uscite) all'anno.

Nota: gli ulteriori 110 p richiesti dai committenti nel 2002, in aggiunta ai 290 p originariamente previsti, e la conseguente modifica del piano particolareggiato iniziale sono stati approvati dal Cantone e dal Municipio a condizione che venga redatto un modello di mobilità e gestione. Questo modello deve indicare le modalità per rispettare il numero massimo consentito di viaggi.

Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica

–

Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità:

Planungs- und Baugesetz (PBG) (legge sulla pianificazione del territorio e sull'edilizia) del Cantone di Zugo

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Applicazione di tariffe per i p	tutti	in funzione	committenti	società di gestione
Modello basato sui viaggi	tutti	in funzione	committenti	società di gestione
Parcheggi per bici nel ripostiglio	residenti, dipendenti	in funzione	committenti	committenti e società di gestione

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto	
Controlling delle disposizioni secondo il piano urbanistico da parte di Regimo AG (contingente dei viaggi)	
Effetti (auspicati)	
Numero di viaggi TMP (stato 2008): 250'000 viaggi all'anno (su un massimo di 420'000 viaggi/anno consentiti)	
Informazioni	
<ul style="list-style-type: none"> ■ Planungs- und Baugesetz (legge sulla pianificazione del territorio e sull'edilizia) del Cantone di Zugo: http://zg.clex.ch/frontend/versions/1071 ■ Piano dettagliato area Kistenfabrik: http://zugmap.ch/zugmap/ZUGIS_ZUGMAP_Dokumente/Bebauungsplaene/1711/7092.pdf 	
Altre indicazioni	
I conteggi effettuati tra il 2005 e il 2008 hanno dimostrato che il numero massimo di viaggi stabilito può essere rispettato. Pertanto è stato deciso di rinunciare per il momento a ulteriori misure di gestione della mobilità.	
Per ulteriori informazioni	Data di rilevamento
Regimo Zug AG Baarerstrasse 137 6302 Zug welcome@zg.regimo.ch	Novembre 2013

8 AREA F. HOFFMANN-LA ROCHE AG (ROCHE)

Via, quartiere Grenzacherstrasse, Wettstein	Città, Comune Basilea	Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: Hoffmann-La Roche AG Proprietari: – Società di gestione: F. Hoffmann-La Roche AG
Stato Costruzione 1 in fase di realizzazione, piano di mobilità già attuato	Tipo di proprietario Privato	Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe 2015: 1a fase (costruzione 1; grattacielo con uffici alto 180m); dopo il 2015: 2a fase (ev. con parcheggio sotterraneo); dopo il 2025: 3a fase
Descrizione <i>Superficie utile / mix di utilizzo:</i> 3 lotti con superficie totale di 33'451 m ² ; solo per il lotto 1 sono disponibili cifre concrete; max. 77'000 m ² SLP (uffici) <i>Collegamenti</i> TP: diverse linee di autobus con fermata direttamente all'edificio (30, 31, 38) o raggiungibili a piedi (34, 36); non esiste un collegamento senza trasbordo alla stazione FFS; classe TP secondo l'ARE: da A a B Piedi/bici: in prevalenza buon collegamento ciclopedonale TMP: collegamento diretto alla rete stradale cantonale e autostradale (raccordo autostradale a ca. 500 m dall'ubicazione) <i>Parcheggi</i> Attualmente 1944 p disponibili, fabbisogno stimato di ca. 2550 p (a seconda dello sviluppo dell'area), nel rispetto del piano di mobilità e della vigente ordinanza sui parcheggi del Cantone di Basilea-Città vengono esaminate diverse opzioni per possibilità di parcheggio aggiuntive all'interno e all'esterno dell'area; 1300 parcheggi per biciclette di qualità elevata (incl. docce e spogliatoi)		 Fonte: download.roche.com/selection/20091217

Strumenti di pianificazione di area

Piano di sviluppo dell'area, piano particolareggiato, domanda di costruzione

Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità

Piano di mobilità (introdotto il 1° gennaio 2011)

Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica

Miglioramento dell'offerta di TP e collegamenti con i TP come descritti nel piano di mobilità

Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità:
–

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Pagine web sulla mobilità	dipendenti	in funzione	Roche	Roche
Promozione TP, piedi/ bici (bonus mobilità)	dipendenti	in funzione	Roche	Roche
Promozione utilizzo bici (punti di ricarica, pompaggio e riparazione)	dipendenti	in funzione	Roche	Roche
Adesione a «bike to work»	dipendenti	in funzione	Roche	Roche
Applicazione di tariffe per i p	dipendenti	in funzione	–	Roche
Assegnazione p secondo determinati criteri	dipendenti	in funzione	Roche	Roche
Promozione car pooling	dipendenti	in funzione	Roche	Roche
Ubicazioni carsharing	dipendenti	in funzione	Roche	Roche
Organizzazione del lavoro (teleconferenze e videoconferenze, lavoro flessibile)	dipendenti	in funzione	Roche	Roche
Navette, minibus bus per il personale (traffico aziendale)	dipendenti	in funzione	Roche	Roche

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto

La gestione della mobilità è stata sviluppata da Roche e dalla stessa viene ora gestita e controllata.

Effetti (auspicati)

- Creare le condizioni per sostenere le esigenze di mobilità di tutti i collaboratori
- Correttezza e trasparenza in merito alle spese per la mobilità
- Contributo alla protezione del clima e alla riduzione delle sostanze nocive
- Mantenimento di un polo competitivo
- Numero di autorizzazioni per parcheggi ridotto da 5500 (dic. 2010) a 4300 (dic. 2012), nonostante l'aumento dei collaboratori (considerando tutte le aree Roche-Areale a Basilea e Kaiseraugst, introduzione piano di mobilità gennaio 2011).

Informazioni

- Consiglio piano particolareggiato: www.grosserrat.bs.ch/dokumente/100361/000000361958.pdf
- Esempio mobilservice: www.mobilservice.ch/mobilservice/akten/mobilitaet/hoffmann-la-roche.html

Altre indicazioni

Per il lotto 2 e 3 viene prescritto un ulteriore piano particolareggiato.

Per ulteriori informazioni

Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt
Planungsamt
Rittergasse 4
4001 Basel
planungsamt@bs.ch

Data di rilevamento

Novembre 2013

9 AREA DREISPITZ

<p>Via, quartiere Dreispietz, St. Alban / Münchenstein</p>	<p>Città, Comune Basilea / Münchenstein</p>	<p>Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: diversi Proprietari fondiari: Christoph Merian Stiftung Società di gestione: presumibilmente ChristophMerian Stiftung</p>
<p>Stato In fase di progettazione, parzialmente in fase di realizzazione</p>	<p>Tipo di proprietario Privato</p>	<p>Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe Settembre 2014: apertura Hochschule für Gestaltung Fine 2014: apertura magazzino di transito</p>

Descrizione

Superficie utile / mix di utilizzo: 500'000 m² superficie dell'area; in superficie max 800'000 m² SLP, destinazione mista: min. 143'000 m² residenziale (ca. 1000 unità abitative), ca. 12'000 posti di lavoro (nel 2010 ca. 4000)

Collegamenti

TP: diverse linee di autobus e tram con fermate raggiungibili a piedi, prevista nuova introduzione della linea del tram 16 che attraversa l'area

Classe TP secondo l'ARE: attualmente A-C, con le misure previste: A

Piedi/bici: collegamento diretto alla rete ciclopedonale locale e regionale; buoni collegamenti diretti interni

TMP: collegamento diretto alla rete stradale superiore (raccordo autostradale a ca. 1500 m dall'ubicazione)

Parcheggi

718 p in due autosilo e altre possibilità di parcheggio presso aziende, zona blu, ecc.



Fonte: <http://www.dreispietz.ch>

<p>Strumenti di pianificazione di area</p> <p>Visione Dreispitz, piano di sviluppo Dreispitz, piano generale dei trasporti Dreispitz, piani di quartiere, ordinanza Dreispitz, piani particolareggiati, domanda di costruzione</p>
<p>Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità</p> <p>Da definire</p>
<p>Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica</p> <p>Da definire</p>
<p>Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità:</p> <p>Piano direttore del Cantone di Basilea-Città: riprende alcuni contenuti centrali della bozza del piano direttore parziale di Dreispitz</p>

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Tariffe negli autosilo	tutti	in funzione	Christoph Merian Stiftung	Christoph Merian Stiftung
Limitazioni al TMP	tutti	prevista	da definire	da definire
Informazioni sui siti web su come arrivare	tutti	in funzione	Christoph Merian Stiftung	Christoph Merian Stiftung
Modello basato sui viaggi	tutti	prevista	da definire	da definire

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto

Lo sviluppo dell'area Dreispitz si trova ancora in uno stadio iniziale. In qualità di proprietario fondiario la Christoph Merian Stiftung si occuperà presumibilmente dello sviluppo e della cura della gestione della mobilità in collaborazione con l'amministrazione pubblica.

Effetti (auspicati)

Numero di viaggi TMP:
intensità del traffico media al giorno: al massimo 32'000 viaggi con autovetture e 2500 con furgoni

Informazioni

www.dreispitz.ch

Altre indicazioni

–

Per ulteriori informazioni

Christoph Merian Stiftung
Dornacherstrasse 400
4023 Basel
info@merianstiftung.ch

Data di rilevamento

Ottobre 2013

10 ARENA ST.GALLEN

<p>Via, quartiere Zürcherstrasse 464, Winkeln (Kreis West)</p>	<p>Città, Comune San Gallo</p>	<p>Proprietari fondiari, committenti, investitori, società di gestione ecc. Committenti: Stadion St.Gallen AG, rappresent. da Hauser Rutishauser Suter AG, St.Gallen Comproprietari: – Swiss Prime Site AG (centro commerciale) – Ikea Immobilien AG (IKEA) – Stadion AG St.Gallen (stadio di calcio) Società di gestione: Wincasa AG</p>
<p>Stato In funzione</p>	<p>Tipo di proprietario Privato</p>	<p>Data (prevista o effettiva) della messa in funzione, tappe Settembre 2007: apertura Ikea Marzo 2008: apertura Shopping Arena Maggio 2008: apertura stadio</p>

Descrizione

Superficie utile / mix di utilizzo: complessivamente 50'000 m² di superficie utile centro commerciale (53%), IKEA (30%), centro per il tempo libero (11%), ristoranti (5%), uffici e amministrazione (1%); stadio con max. 19'568 posti a sedere e in piedi

Collegamenti

TP: due linee di autobus (151 e 158) con fermate raggiungibili a piedi; classe TP secondo l'ARE: B

Piedi/bici: collegamento diretto alla rete ciclopedonale locale e regionale
TMP: collegamento diretto alla rete stradale cantonale e autostradale (raccordo autostradale a ca. 500 m dall'ubicazione)

Parcheggi

1300 p, di cui 1100 in un garage sotterraneo e 200 adiacenti per il sabato;
150 parcheggi per veicoli a due ruote

Particolarità

Modello basato sui viaggi per autosilo con al massimo 16'044 viaggi/giorno



Fonte: www.shopping-arena.ch/images/6171.jpg

Strumenti di pianificazione di area

Piano urbanistico (incl. prescrizioni speciali), domanda di costruzione

Aggiunte alla domanda di costruzione rilevanti per la gestione della mobilità

–

Misure di sostegno da parte dell'amministrazione pubblica

Accompagnamento durante la procedura di approvazione e la fase di costruzione da parte del «Gruppo di accompagnamento Traffico»

Principali strumenti di pianificazione non specifici dell'area che hanno influenzato direttamente o indirettamente la decisione di adottare una gestione della mobilità:

- Piano direttore della città di San Gallo: principi di pianificazione per l'applicazione di modelli basati sui viaggi e limitazioni all'utilizzo
- Norma VSS «SN 640 281»: determinazione dei parcheggi in relazione alla qualità dei collegamenti con i TP

Principali misure di gestione della mobilità

Misura	Destinatari	Stato	Responsabilità finanziamento	Responsabilità attuazione e gestione
Monitor online con orari di partenza dei TP (Shopping Arena)	tutti	in funzione	committenti	società di gestione
Tariffe per i p dal 1° minuto	tutti	in funzione	committenti	società di gestione
Cofinanziamento delle linee TP ordinarie	tutti	in funzione	proprietari	proprietari
Viaggio in autobus incluso nel biglietto per lo stadio	visitatori partite di calcio	in funzione	organizzatore evento	l'organizzatore dell'evento assegna il mandato alle imprese TP
Navetta in occasione delle partite di calcio	visitatori partite di calcio	in funzione	organizzatore evento	l'organizzatore dell'evento assegna il mandato alle imprese TP
Offerta di TP ampliata per gli eventi speciali	visitatori di eventi	in funzione	organizzatore evento	l'organizzatore dell'evento assegna il mandato alle imprese TP
Modello basato sui viaggi	tutti	in funzione	committenti	locatari / città di San Gallo
Informazioni sui siti web su come arrivare	tutti	in funzione	società di gestione	società di gestione

Organizzazione di sviluppo e cura della gestione della mobilità sul posto

Controlling delle disposizioni secondo il piano urbanistico da parte di TBA Stadt SG (contingente dei viaggi, tempi di percorrenza con i TP, split modale), possibili sanzioni stabilite nel piano urbanistico in caso di mancato rispetto dei valori.

Effetti (auspicati)

Viaggi TMP

Circa 3500 viaggi al giorno (a fronte di max. 16'044 viaggi/giorno ammessi e 5'475'00 viaggi/anno ammessi)

Split modale

Il 28% dei gruppi di utenti arrivano con i TP (obiettivo 15% della quota di TP)

Informazioni

- www.stadion-stgallen.ch
- Piano direttore della città di San Gallo (sezione Trasporti): www.stadt.sg.ch/home/raum-umwelt/stadtplanung/richt-plan_entwurf/_jcr_content/Par/downloadlist/DownloadListPar/download_2.ocFile/Verkehr.pdf

Altre indicazioni

–

Per ulteriori informazioni

Tiefbauamt Stadt St.Gallen
Amtshaus
Neugasse 3
9004 St.Gallen
christian.hasler@stadt.sg.ch

Data di rilevamento

Ottobre 2013

GLOSSARIO

Area: perimetro chiaramente definito sviluppato da un'impresa singola o una società organizzata a tale scopo.

Lotto dell'area: superficie edificabile

Autorizzazione edilizia: per poter costruire serve un'autorizzazione edilizia, rilasciata nella maggior parte dei casi dal Comune che verifica se il progetto rispetta i requisiti per la zona in questione e le prescrizioni ambientali (ad es. inerenti al rumore o alla protezione dell'aria). Le domande di costruzione devono essere pubblicate per consentire ai soggetti coinvolti (proprietari confinanti, organizzazioni di protezione) di opporsi.

Ordinamento di costruzione e utilizzazione (OCU): l'ordinamento di costruzione e utilizzazione comprende la legislazione comunale in materia di pianificazione del territorio, ambiente e edilizia. Le prescrizioni dell'OCU si applicano a tutti gli edifici e impianti, al loro utilizzo e alla protezione del suolo. L'OCU è valido per l'intero territorio comunale ed è vincolante per i proprietari fondiari.

Piano particolareggiato: elemento della pianificazione particolareggiata

Traffico lento (TL): spostamenti effettuati a piedi o con mezzi a trazione muscolare, ossia innanzitutto il traffico pedonale e ciclistico.

Piano di mobilità: il piano di mobilità è lo strumento di pianificazione per lo sviluppo e la cura della gestione della mobilità in un'ubicazione. Nel piano vengono definiti: le condizioni quadro, i potenziali, gli obiettivi, le misure, le competenze per lo sviluppo e la gestione delle misure, il monitoraggio e il controllo dei risultati nonché i costi e il finanziamento.

Gestione della mobilità di un'area: la gestione della mobilità di un'area si occupa delle esigenze di mobilità dei diversi gruppi di utenti presenti nell'area e dei processi di traffico da questi generati. Il piano prevede per i gruppi di utenti misure atte a soddisfare le esigenze di mobilità il più possibile attraverso i mezzi di trasporto pubblici, la bicicletta o gli spostamenti a piedi. Le misure vengono sviluppate e gestite dal committente o dal proprietario fondiario.

Split modale: ripartizione (solitamente in percentuale) di tappe, percorsi, tempi di percorrenza, distanze tra i singoli mezzi di trasporto o gruppi di mezzi di trasporto (come TL, TMP, TP).

Traffico motorizzato privato (TMP): nella mobilità delle persone termine generale che comprende autovetture, motociclette, motorini.

Destinazione d'uso: diversi locali all'interno o all'esterno di un edificio con diverse funzioni, ad es. abitazione, ufficio, negozio, ristorante, parcheggio, piazza ecc.

Trasporti pubblici (TP): termine generale che comprende il trasporto collettivo (treno, tram, autobus e autopostale).

Pianificazione particolareggiata: i piani particolareggiati concretizzano la destinazione d'uso e stabiliscono i principi regolatori per le zone in cui non è sufficiente l'ordinamento base di costruzione e utilizzazione. Negli insediamenti spesso i piani particolareggiati servono a garantire la qualità urbanistica e architettonica. Sovente i piani particolareggiati vengono anche utilizzati per regolamentare la costruzione e l'esercizio di grandi edifici o impianti con un forte impatto sul territorio, ad es. gli impianti ad alta affluenza di pubblico.

Esame dell'impatto sull'ambiente (EIA): per i grandi progetti di costruzione la legge sulla protezione dell'ambiente impone un esame dell'impatto sull'ambiente. Questo esame determina e valuta gli effetti prevedibili di impianti con impatto sull'ambiente prima della loro realizzazione o di una modifica rilevante. L'EIA non è una procedura a sé stante, ma è integrata nelle procedure di autorizzazione (ad es. procedura di approvazione dei piani o di autorizzazione edilizia).

Intensità del traffico: a seconda dell'unità di osservazione, numero di tappe, percorsi, giorni di viaggio o viaggi con pernottamento in un determinato periodo.

Alcune definizioni sono tratte dal glossario dell'Ufficio federale della pianificazione del territorio (ARE): www.are.admin.ch/glossar/index.html?action=id&id=26&lang=de (consultazione del 28.11.2013).

È stato inoltre consultato il portale «Raumplanung macht Schule» sostenuto dai Cantoni SO, ZH e BE, dalla Fachverband der Schweizer Raumplaner/Innen FSU e dall'Ufficio federale della pianificazione del territorio www.raumplanungmachtschule.ch/grundlagen/begriffe.html (consultazione del 28.11.2013).