



SvizzeraEnergia per i Comuni

# Integrazione della gestione della mobilità

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

Manuale

Comunità di Lavoro synergo e Planungsbüro Jud



Foto: © bermobil

## 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

<b>1.</b>	<b>Aree efficienti.....</b>	<b>1</b>
1.1	Definizione di area – limiti di sistema .....	1
1.2	Aree efficienti – punti di partenza .....	2
<b>2.</b>	<b>Aree efficienti – il ruolo della mobilità.....</b>	<b>3</b>
2.1	Vantaggi di una mobilità efficiente .....	3
2.2	Fattori d'influenza della mobilità in un'area .....	4
<b>3.</b>	<b>Gestione della mobilità nelle aree .....</b>	<b>5</b>
3.1	Descrizione .....	5
3.2	Misure di gestione della mobilità nelle aree .....	5
3.3	Momento ideale per la messa in funzione.....	6
3.4	Attori .....	6
3.5	Vantaggi .....	8
<b>4.</b>	<b>Conclusione .....</b>	<b>9</b>

### 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><b>Integrazione della gestione della mobilità</b></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: <b>autorità</b> (Comune e Cantone di ubicazione) <b>privati</b> (proprietari fondiari, committenti e investitori)</p>	
<p><b>Regolamentare la gestione della mobilità</b></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: <b>autorità</b> (Comune e Cantone di ubicazione)</p>	<p><b>Piani di mobilità per aree efficienti</b></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: <b>privati</b> (proprietari fondiari, committenti e investitori)</p>
<p><b>Esempi di aree con gestione della mobilità</b></p> <p>Aree esistenti e previste con misure di gestione della mobilità.</p> <p>Destinatari: <b>autorità</b> (Comune e Cantone di ubicazione) <b>privati</b> (proprietari fondiari, committenti e investitori)</p>	

## 1. AREE EFFICIENTI

Il presente capitolo descrive la delimitazione di un'area e i punti di partenza per la creazione di un'area efficiente.

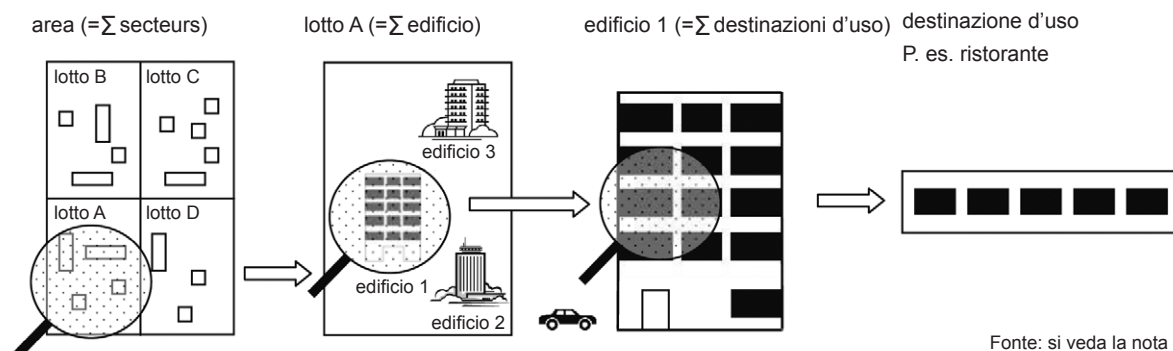
### 1.1 Definizione di area – limiti di sistema

Il progetto MIPA si occupa di aree

- inserite in un processo di pianificazione<sup>1</sup> con l'amministrazione pubblica e pertanto al momento non utilizzate o utilizzate solo in parte
- in cui è prevista una destinazione mista
- con una SLP<sup>2</sup> di almeno 15'000 m<sup>2</sup>

La definizione di «area» alla base del progetto riprende la formulazione della guida «Arealentwicklung für die 2000-Watt-Gesellschaft»<sup>3</sup>:

«Perimetro chiaramente definito sviluppato da un'impresa singola o una società organizzata a tale scopo. Attraverso la trasformazione dalla destinazione d'uso precedente in una nuova destinazione l'area assume una nuova identità.»



Fonte: si veda la nota 3

Figura 1.1: struttura di un'area

Un'area può essere suddivisa in diversi lotti, ognuno dei quali può comprendere vari edifici che a loro volta possono avere destinazioni d'uso diverse.

1 Per processo di pianificazione s'intende ad es. lo svolgimento di un mandato di studio (ad es. pianificazione di prova), procedure di pianificazione particolareggiata o lo sviluppo di un progetto concreto con una successiva domanda di costruzione. Cfr.: manuale MIPA «Regolamentare la gestione della mobilità».

2 Le informazioni nelle quattro parti del manuale sono utili anche per le aree a destinazione mista con SLP a partire da 5000 m<sup>2</sup>

3 Ufficio federale dell'energia et al., Arealentwicklung für die 2000-Watt-Gesellschaft, Leitfaden und Fallbeispiele, Zurigo, 2008 (download: [www.stadt-zuerich.ch/nachhaltiges-bauen](http://www.stadt-zuerich.ch/nachhaltiges-bauen), [www.2000watt.ch](http://www.2000watt.ch))

## 1.2 Aree efficienti – punti di partenza

Un'area è efficiente<sup>4</sup> quando sia nella sua fase di sviluppo che in quella di gestione si punta a massimizzare la tutela delle 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<sup>5</sup> 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.

### Punti di partenza

I punti di partenza per le aree efficienti si possono sommariamente dividere nei seguenti ambiti:

#### Mobilità

I punti di partenza relativi alla mobilità generata (indotta) dall'area sono da ricercare sia nell'intensità del traffico che nella scelta del mezzo di trasporto (split modale e quote dei diversi mezzi di trasporto rispetto al traffico totale).

#### Edifici

I punti di partenza<sup>6</sup> si concentrano nello sviluppo e nella gestione dei singoli edifici. Nello sviluppo essi consistono ad es. nella scelta dei materiali da costruzione o degli standard dell'impiantistica domestica; nella gestione i punti di partenza sono da ricercare prevalentemente nell'ambito del fabbisogno di energia e nell'approvvigionamento energetico.

#### Spazi esterni<sup>7</sup>

I punti di partenza per un'elevata qualità del soggiorno negli spazi esterni di un'area vanno individuati a livello di struttura, piantumazione, dimensioni, sequenza, articolazione, rapporto con l'ambiente e interazione con i singoli edifici.

4 Nel progetto MIPA si preferisce utilizzare il termine «efficienza» rispetto a «sostenibilità» poiché quest'ultimo spesso viene associato all'aspetto ambientale dei tre pilastri della sostenibilità.

5 Un importante fattore per questo sviluppo è la cosiddetta «Società a 2000 Watt» che attualmente si è affermata come modello di sviluppo sostenibile sia in seno alla Confederazione ([www.2000watt.ch](http://www.2000watt.ch)) che in diversi Cantoni e città della Svizzera. Lo sviluppo di interi quartieri, aree o singoli edifici si ispira ai dettami della «Società a 2000 Watt».

6 I punti di partenza esposti si riferiscono in primo luogo all'obiettivo di un minore consumo energetico. Cfr. in merito Ufficio federale dell'energia et al., Arealentwicklung für die 2000-Watt Gesellschaft, Beurteilungsmethode in Anlehnung an den SIAEffizienzpfad Energie, rapporto conclusivo, Berna 2012 o SIA, La via SIA verso l'efficienza energetica, scheda tecnica 2040, Zurigo, edizione 2011 ([www.sia.ch](http://www.sia.ch)) o sul tema standard MINERGIE: [www.minergie.ch](http://www.minergie.ch).

7 Definizione ripresa da: Cantone di Argovia, Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Raumentwicklung, piano particolareggiato secondo § 21 BauG, Empfehlungen für die Nutzungsplanungen (§ 15 BauV), Aarau, gennaio 2009, stato settembre 2011.



## 2. AREE EFFICIENTI – IL RUOLO DELLA MOBILITÀ

In questo capitolo vengono esposti i vantaggi di una mobilità efficiente e i fattori d'influenza della mobilità in un'area.

### 2.1 Vantaggi di una mobilità efficiente

I vantaggi di una mobilità efficiente in un'area sono molteplici (cfr. anche il capitolo 3.4):

- riduzione degli spazi necessari
- contesto di soggiorno più piacevole
- maggiore rendimento economico e compatibilità sociale
- riduzione dei consumi energetici
- miglior accessibilità con tutti i mezzi di trasporto

In particolare la riduzione del consumo di energia e di conseguenza delle emissioni di gas serra rappresentano importanti elementi da considerare nello sviluppo di un'area efficiente. Il traffico inteso come mobilità delle persone presenta un grande potenziale di ottimizzazione: con una quota del 35% è il principale responsabile del consumo di energia a livello nazionale<sup>8</sup>.

Considerando il consumo di energia nelle destinazioni relative agli edifici, ad es. nel settore residenziale (cfr. tabella 2.1), attualmente la mobilità è responsabile del 20% del consumo totale. Se per questa destinazione, in uno o più edifici si vuole raggiungere una «compatibilità 2000 Watt», nel settore della mobilità si deve puntare a una riduzione del 50% (secondo il percorso di efficienza energetica SIA).

Settori	Stato effett. (2005)		Valori rifer. e ob. nuova costr. «2000 Watt»		Obiett. riduzione
	in MJ/m <sup>2</sup> SRE	in %	in MJ/m <sup>2</sup> SRE	in %	in %
Sviluppo	139	11	110	25	21
Gestione	890	69	200	45	78
<b>Mobilità</b>	<b>265</b>	<b>20</b>	<b>130</b>	<b>30</b>	<b>51</b>
Totale	1294	100	440	100	66

SRE = superficie di riferimento energetico (cfr. percorso di efficienza energetica SIA)

Fonte: SIA, documentazione D 0236, La via SIA verso l'efficienza energetica – Complementi ed esempi al quaderno tecnico SIA 2040, edizione 2011 e SIA, scheda tecnica 2040, La via SIA verso l'efficienza energetica, edizione 2011.

Tabella 2.1: consumo di energia (primaria) (non rinnovabile), esempio abitazioni

<sup>8</sup> Suddivisione del consumo finale in TJ per gruppi di consumatori (2012): economie domestiche (28.4%), industria (18.7%), servizi (15.9%), trasporti (35.4%). Informazioni tratte da: Ufficio federale dell'energia, Statistica globale dell'energia 2012, Berna, 2013.

## 2.2 Fattori d'influenza della mobilità in un'area

La mobilità generata da un'area si manifesta nell'intensità del traffico e nella scelta del mezzo di trasporto. I relativi fattori d'influenza si suddividono in «area», «infrastruttura» e «gestione della mobilità» (cfr. figura 2.1).

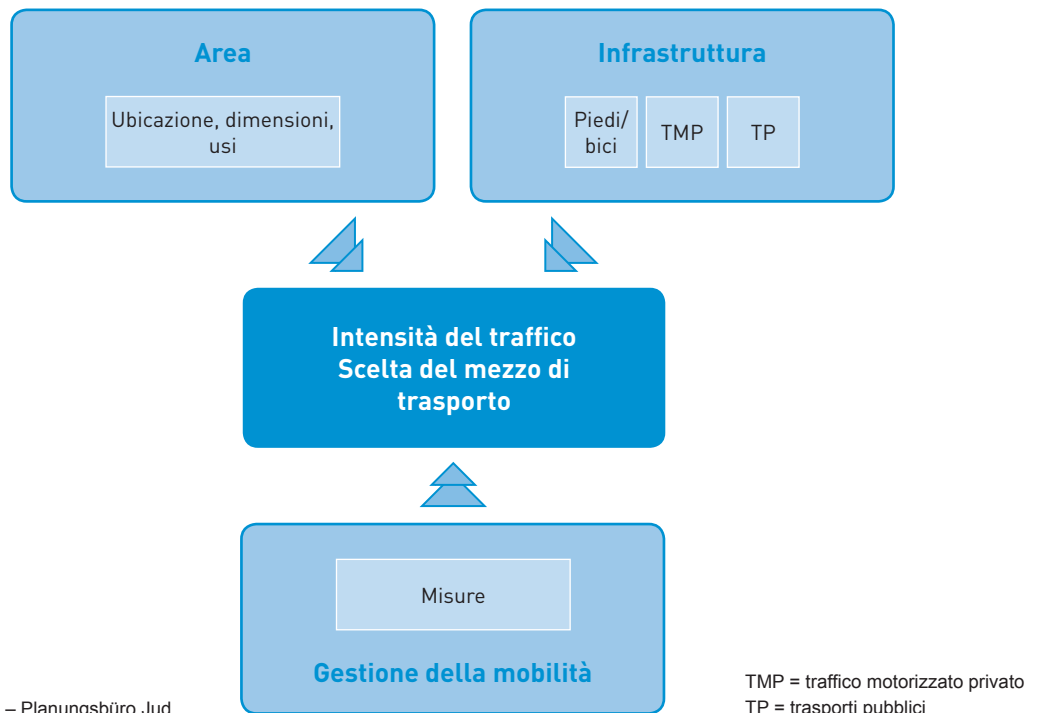


Figura 2.1: fattori d'influenza nella mobilità delle persone in un'area

### Fattore d'influenza «area»

La posizione e l'ubicazione (urbana versus rurale; destinazioni circostanti), le dimensioni e la densità intesa come superfici lorde per piano (SLP) e le destinazioni esistenti sono determinanti ai fini della domanda di trasporto e della conseguente intensità del traffico in un'area.

### Fattore d'influenza «infrastruttura»

L'infrastruttura dei trasporti si compone di due elementi.

Il primo è il collegamento dell'area con la circostante rete stradale, dei TP, ciclabile e pedonale<sup>9</sup>.

L'infrastruttura nell'area comprende l'offerta di parcheggi per autovetture e biciclette nonché i collegamenti ciclabili e pedonali interni.

Nell'ambito dei collegamenti svolge un ruolo di rilievo per l'intensità del traffico (e in particolare per la scelta del mezzo di trasporto) la qualità degli accessi all'area, intesa come facilità e comodità di raggiungere l'area attraverso i diversi mezzi di trasporto.

Per quanto riguarda l'infrastruttura nell'area è estremamente importante per l'intensità del traffico (e in particolare per la scelta del mezzo di trasporto) il numero di parcheggi auto e bici a disposizione degli utenti.

9 Nei trasporti pubblici non è importante solamente l'offerta di rete, ma anche la cadenza.



### Fattore d'influenza «gestione della mobilità»

Insieme all'infrastruttura dei trasporti le misure e le offerte della gestione della mobilità a disposizione degli utenti di un'area rappresentano un pacchetto completo che influenza in particolare la scelta del mezzo di trasporto.

Questi tre fattori d'influenza, che interagiscono fra loro, costituiscono dei punti di partenza per intervenire sulla mobilità di un'area e renderla efficiente sotto il profilo del traffico.

## 3. GESTIONE DELLA MOBILITÀ NELLE AREE

Nei seguenti capitoli vengono descritti gli aspetti fondamentali della gestione della mobilità nelle aree<sup>10</sup>.

### 3.1 Descrizione

La gestione della mobilità nelle aree viene così descritta nel progetto MIPA<sup>11</sup>: «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 mobilità<sup>12</sup>.»

### 3.2 Misure di gestione della mobilità nelle aree

Il fulcro della gestione della mobilità in un'area efficiente è costituito dalle misure.

La seguente tabella presenta una serie di misure da considerare nella gestione della mobilità di un'area. Si tratta di misure standard, la cui attuazione può essere valutata praticamente in tutte le aree a destinazione mista<sup>13</sup>.

N.	Misura	Tipo di misura				
		edilizia	incentivo	informazione	servizio	campagna
M1	Parcheggi per biciclette	x				
M2	Ubicazioni carsharing	x				
M3	Gestione dei parcheggi		x			
M4	Opuscoli sulla mobilità			x		
M5	Sito web sulla mobilità			x		
M6	Buoni mobilità per i residenti		x			
M7	Noleggio bici / bikesharing				x	
M8	Incentivi per i dipendenti		x			
M9	Utilizzo del carsharing				x	
M10	Attività di sensibilizzazione					x
M11	Deposito servizio consegna a domicilio				x	

Tabella 3.1: misure di gestione della mobilità di area per tipo di misura

10 Per informazioni dettagliate si rimanda al manuale MIPA «Piani di mobilità per aree efficienti».

11 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.

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

13 Le misure sono descritte in modo dettagliato nell'allegato AI del manuale «Piani di mobilità per aree efficienti».

### 3.3 Momento ideale per la messa in funzione

Affinché la gestione della mobilità in un'area possa produrre gli effetti auspicati, oltre agli altri fattori d'influenza (si veda in merito il capitolo 2.2) è fondamentale il momento della messa in funzione. Idealmente le misure di gestione della mobilità vanno attuate contemporaneamente alla messa in funzione delle prime parti dell'area<sup>14</sup> (ad es. singoli lotti o edifici) e armonizzate con l'infrastruttura (dei trasporti) esistente.

### 3.4 Attori

I principali attori nella gestione della mobilità di un'area sono le autorità, gli attori competenti per l'area e gli utenti.

#### Autorità (Comune e Cantone di ubicazione)

La funzione principale delle autorità consiste, durante i processi di pianificazione a monte (cfr. figura 3.1) fino alla messa in funzione dell'area, nel convincere gli attori competenti per l'area ad attuare una gestione della mobilità, principalmente in due modi<sup>15</sup>:



Figura 3.1: panoramica degli strumenti di pianificazione trattati

#### Disposizioni

Sulla base di condizioni quadro pianificatorie e giuridiche, esistenti o da elaborare, le autorità emanano delle disposizioni relative alla gestione della mobilità attraverso gli strumenti di pianificazione rilevanti per l'area contribuendo così alla sua regolamentazione. Tali disposizioni possono esercitare un'influenza diversa sulla gestione della mobilità:

- **disposizioni con effetti diretti:** l'autorità esige la presentazione di un piano di mobilità che rappresenta una componente vincolante di una domanda di costruzione<sup>16</sup>.
- **disposizioni con effetti indiretti:** attraverso una gestione restrittiva del numero massimo consentito di parcheggi auto praticamente si costringono i privati a ripensare la gestione della mobilità favorendo un traffico efficiente nell'area e/o attraverso attività di sensibilizzazione / sostegno (consulenza) ai privati affinché considerino la gestione della mobilità un'alternativa aggiuntiva per raggiungere gli obiettivi.

<sup>14</sup> In generale è possibile mettere a disposizione le misure anche dopo la messa in funzione dell'area, ma questo crea maggiori difficoltà, perché ad es. l'offerta di parcheggi è già disponibile e viene utilizzata secondo determinate regole.

<sup>15</sup> Il manuale MIPA «Regolamentare la gestione della mobilità» tratta in modo dettagliato questo argomento, in particolare il ruolo del Comune e del Cantone di ubicazione.

<sup>16</sup> Ad esempio quando il committente vuole realizzare un numero di parcheggi inferiore a quello previsto per legge e deve quindi dimostrare tale fabbisogno ridotto.

### Consulenza

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

### Attori competenti per l'area – privati

Con «attori competenti per l'area» s'intendono quegli attori che svolgono un ruolo centrale e che si assumono la responsabilità in merito alla gestione della mobilità durante la pianificazione, la costruzione e dopo la messa in funzione dell'area. Semplificando<sup>17</sup> questi attori si possono suddividere in due gruppi:

#### **Proprietari fondiari, committenti, investitori**

Nella fase iniziale di sviluppo di un'area, ad es. nella pianificazione di prova, nell'ambito di un mandato di studio o di una pianificazione particolareggiata, i proprietari fondiari e gli investitori, in collaborazione con le autorità, svolgono un ruolo determinante nel tematizzare e regolamentare la gestione della mobilità nell'area.

Nelle citate fasi pianificatorie iniziali possono svolgere una funzione anche i committenti; tuttavia il ruolo di questi ultimi è piuttosto quello di integrare i concetti<sup>18</sup> della gestione della mobilità nella domanda di costruzione e attuarla di conseguenza.

#### **Proprietari, locatari**

Ai proprietari e/o locatari di superfici all'interno dell'area può competere la gestione di determinate misure di gestione della mobilità. Quali debbano essere queste misure dipende dal tipo di misura e dalla struttura organizzativa<sup>19</sup> dell'area.

### Utenti dell'area

Gli utenti sono singoli individui che per diversi motivi e in misura diversa soggiornano nell'area, ad esempio: dipendenti, residenti e clienti nonché visitatori di strutture per il tempo libero ecc.

Essi rappresentano i gruppi target delle misure offerte di gestione della mobilità. L'offerta deve indurre gli utenti dell'area a soddisfare le proprie esigenze di mobilità e svolgere i processi di trasporto nel modo più efficiente possibile, con il minor impatto possibile sul traffico ed ev. con i mezzi di trasporto pubblico, in bicicletta o a piedi.

17 Per determinati compiti di pianificazione, sviluppo e gestione di un'area i proprietari fondiari come pure ad es. i committenti possono essere costituiti da diverse istanze. Inoltre per lo svolgimento di diversi compiti questi attori possono affidarsi a istituzioni quali studi di architettura, sviluppatori di aree, società di commercializzazione, amministrazioni immobiliari ecc.

18 Il manuale MIPA «Piani di mobilità per aree efficienti» tratta in modo dettagliato questo argomento.

19 Esempio: l'amministrazione immobiliare incaricata dal proprietario fondiario dell'area o dal proprietario di edifici è responsabile della messa a disposizione di un pacchetto informativo sulla mobilità, distribuito ad es. ai dipendenti che si insediano in un ufficio. I proprietari o i locatari della superficie destinata a ufficio sono responsabili della distribuzione del pacchetto ai dipendenti.

### 3.5 Vantaggi

I vantaggi della gestione della mobilità in un'area per i principali attori sono molteplici:

#### **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 nella 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 / 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 alle 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.

#### **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.

#### 4. CONCLUSIONE

Attraverso un'attenta scelta del tipo e dell'intensità delle destinazioni d'uso, un'infrastruttura dei trasporti ottimizzata e una gestione della mobilità si può dare un notevole contributo all'efficienza di un'area nel settore della mobilità.

Per sviluppare e curare la gestione della mobilità in un'area sono necessari

- la regolamentazione attraverso i processi di pianificazione a monte da parte delle autorità
  - ➔ Manuale MIPA «Regolamentare la gestione della mobilità»
  - ➔ Manuale MIPA «Esempi di aree con gestione della mobilità»
  
- adeguate conoscenze dei privati (proprietario fondiari, committenti, investitori) su come si possa sviluppare e curare la gestione della mobilità in un'area.
  - ➔ Manuale MIPA «Piani di mobilità per aree efficienti»
  - ➔ Manuale MIPA «Esempi di aree con gestione della mobilità»

## GLOSSARIO

**Lotto dell'area:** superficie edificabile.

**Superficie lorda per piano (SLP):** superficie del piano incluse le sezioni di muri e pareti ed escluse le superfici non utilizzate a scopo abitativo o lavorativo.

**Consumo di energia finale:** consumo di energia a disposizione del consumatore per l'attuazione comprendente l'energia fornita nonché quella prodotta e consumata sul posto.

**Superficie di riferimento energetico:** somma di tutte le superfici piane inferiori e superiori al livello del terreno, che si trovano all'interno dell'involucro termico dell'edificio e che per il loro utilizzo devono essere riscaldate o climatizzate.

**Edificio:** costruzione formata da involucro, elementi costruttivi interni e impianti tecnici necessari all'utilizzo dell'edificio (per riscaldamento, produzione di acqua calda, ventilazione/climatizzazione, vari impianti domestici e installazioni d'esercizio).

**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).

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