

Piani di mobilità per aree efficienti

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

Manuale

Comunità di Lavoro synergo e Planungsbüro Jud



Foto: © Hochbauamt Zürich

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	Il piano di mobilità come strumento di pianificazione	3
2.	Svolgimento ed elementi di un piano di mobilità.....	3
2.1	Panoramica	3
2.2	I principali elementi del piano di mobilità.....	5
3.	Misure di gestione della mobilità di area	11
3.1	Tipi di misure e relativa funzione.....	12
3.2	Tipi di misure e gruppi di utenti	13
4.	Monitoraggio e controllo dei risultati.....	13
4.1	Monitoraggio.....	13
4.2	Controllo dei risultati.....	15
5.	Organizzazione per la gestione e l'esercizio	17
5.1	Mansionario.....	17
5.2	Profilo professionale.....	18
5.3	Sede.....	18
5.4	Costi e finanziamento.....	18
6.	Conclusione.....	19
Glossario		
A-I:	Descrizione dettagliata delle misure	A-I / 1
A-II:	Compiti del Mobility Manager di area specifici per misura.....	A-II / 1

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 dell'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 nonché al piano di mobilità come strumento di pianificazione.

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 rappresentano 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 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.

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 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.

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 basso impatto sul traffico.
- 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 Il piano di mobilità come strumento di pianificazione

Al fine di sviluppare e attuare in un'area un'efficiente gestione della mobilità occorre redigere un piano di mobilità. Tale piano funge da strumento di pianificazione per gli attori presenti nell'area a cui competono lo sviluppo, la gestione, il monitoraggio e il controllo dei risultati della gestione della mobilità. Solitamente il piano di mobilità è un elemento della domanda di costruzione⁴. Sulla base del piano di mobilità, l'autorità preposta valuta se la gestione della mobilità viene realizzata e curata in modo adeguato e mirato.

I capitoli seguenti comprendono:

- la struttura e i contenuti di un piano di mobilità (capitolo 2)
- importanti misure di gestione della mobilità di un'area (capitolo 3, allegato A-I)
- il monitoraggio e il controllo dei risultati (capitolo 4)
- la funzione del Mobility Manager di area (capitolo 5, allegato A-II)

2. SVOLGIMENTO ED ELEMENTI DI UN PIANO DI MOBILITÀ

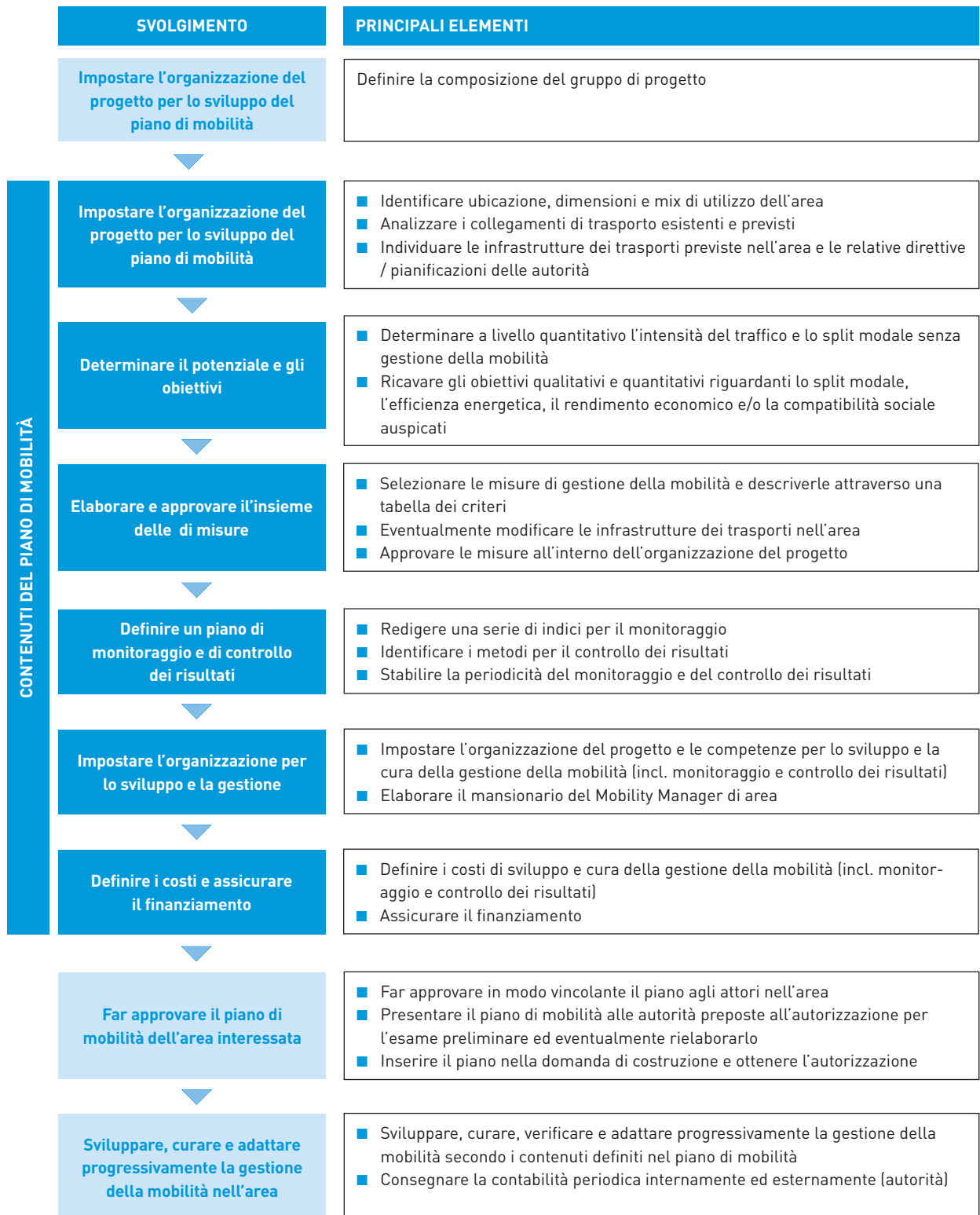
Nel presente capitolo vengono descritti lo svolgimento e gli elementi da considerare nella redazione di un piano di mobilità per aree efficienti.

2.1 Panoramica

Nella figura seguente i riquadri azzurro scuro rappresentano gli elementi obbligatori di un piano di mobilità. I riquadri azzurro chiaro contengono aspetti da trattare prima o dopo lo sviluppo del piano.

Di regola il piano di mobilità è un elemento della domanda di costruzione relativa al primo edificio (o al primo lotto dell'area). Tuttavia i contenuti del piano devono essere orientati all'intera area, ossia alla messa in funzione di tutti i lotti dell'area e dei relativi edifici e spazi esterni.

⁴ Il manuale MIPA «Regolamentare la gestione della mobilità» tratta in modo dettagliato questo argomento.



Fonte: manuale MIPA «Piani di mobilità per aree efficienti»

Figura 2.1: piano di mobilità per aree efficienti – svolgimento e principali elementi

Le basi per la gestione della mobilità vengono gettate durante i processi di pianificazione precedenti la domanda di costruzione: i privati (proprietari fondiari, committenti e investitori) devono partecipare a questi processi.

La necessità di redigere un piano di mobilità idealmente viene regolamentata⁵ durante i processi di pianificazione precedenti, ad esempio come primo passo si può affrontare il tema della gestione della mobilità in mandati di studio e concorsi relativi all'area. La regolamentazione giuridica in senso stretto viene attuata nel momento in cui il piano di mobilità assume carattere vincolante per i privati, ad es. attraverso un piano particolareggiato e le relative direttive. In entrambe le fasi del processo di pianificazione dell'area è importante coinvolgere i privati.

2.2 I principali elementi del piano di mobilità

La seguente descrizione fa riferimento all'iter presentato nella figura 2.1.

2.2.1 Impostare l'organizzazione del progetto

Prima di avviare lo sviluppo del piano di mobilità il committente deve impostare l'organizzazione del progetto adatta a tale scopo, tenendo conto dei seguenti aspetti fondamentali:

Composizione del gruppo di progetto

Il gruppo di progetto deve includere le seguenti funzioni:

- a) rappresentante del committente (direzione del progetto)
- b) specialisti⁶ nel settore della gestione della mobilità di ubicazioni (incaricati della redazione del piano di mobilità)
- c) architetti e progettisti incaricati di redigere la domanda di costruzione⁷
- d) progettisti o Facility Manager competenti per lo sviluppo dell'area (se presenti)
- e) uffici incaricati della commercializzazione (locazione e/o vendita) (se presenti)
- f) proprietari o locatari di superfici utili (se presenti)

I soggetti da c) a f) si riuniscono in un gruppo d'accompagnamento, da istituire in momenti da definire durante l'elaborazione del piano, oppure restano a disposizione dei mandatari del piano di mobilità in qualità di importanti figure di contatto, in particolare per la convalida delle misure proposte.

Scadenario del progetto

Le fasi di lavoro raffigurate nello schema (cfr. figura 2.1) devono essere inquadrate in uno scadenario, facendo particolare attenzione al coordinamento tra le diverse fasi di lavoro della domanda di costruzione. In particolare bisogna assicurarsi che eventuali input relativi alle misure costruttive della gestione della mobilità (cfr. in merito anche il capitolo 3 e l'allegato A-I) siano direttamente integrati nella domanda di costruzione.

A seconda delle dimensioni e della complessità dell'area per la redazione del piano di mobilità (incl. esame preliminare da parte dell'istanza preposta all'autorizzazione) bisogna prevedere un periodo tra i 6 e i 12 mesi.

5 Il manuale MIPA «Regolamentare la gestione della mobilità» tratta in modo dettagliato questo argomento.

6 Professionisti che lavorano per uffici specializzati con esperienza nella redazione di piani di mobilità specifici di un'ubicazione oppure impiegati in singoli Cantoni e Comuni in grado di offrire uno specifico servizio di consulenza. Queste informazioni sono reperibili presso le autorità competenti in materia di costruzioni, gli uffici tecnici ecc. del Comune e/o del Cantone di ubicazione.

7 Se l'obiettivo della committenza è costruire secondo il percorso di efficienza energetica SIA (cfr. SIA, scheda tecnica 2040, La via SIA verso l'efficienza energetica, edizione 2011) si dovrebbero coinvolgere architetti o progettisti specializzati.

2.2.2 Analizzare i fattori d'influenza

Oltre all'intensità del traffico e alla scelta del mezzo di trasporto i fattori d'influenza determinanti per la gestione della mobilità sono l'area stessa e l'infrastruttura dei trasporti⁸. Le specifiche relative all'area e all'infrastruttura dei trasporti costituiscono le principali condizioni quadro per la futura gestione della mobilità. Nell'ambito di questi due fattori d'influenza occorre analizzare i seguenti aspetti:

Fattore d'influenza area

Gli elementi da considerare sono:

- a) ubicazione dell'area⁹
- b) dimensioni dell'area in m² di superficie lorda per piano o superficie utile
- c) destinazioni d'uso previste in m² di superficie lorda per piano o superficie utile

➡ In base alle superfici ricavate in b) e c) è possibile determinare il numero di utenti per ogni gruppo di utenti utilizzabile come grandezza di riferimento per calcolare l'intensità del traffico.

Fattore d'influenza infrastruttura (del traffico)

Collegamenti multimodali

Bisogna considerare i seguenti elementi relativi alla rete di trasporto esistente e a eventuali progetti nei dintorni dell'area:

- a) rete stradale (carichi inclusi) e offerta di parcheggi¹⁰ nei dintorni dell'area
- b) qualità dei collegamenti¹¹ alla rete dei trasporti pubblici (offerta di linee e fermate, distanze a piedi dalle fermate all'area, frequenza dei collegamenti ecc.)
- c) qualità¹² della rete pedonale e ciclabile (collegamenti diretti e senza ostacoli all'area, eventuali punti deboli ecc.)

Infrastruttura nell'area

Gli elementi da considerare sono:

- a) numero dei parcheggi¹³ previsti per gli utenti dell'area
- b) numero dei parcheggi per biciclette¹⁴ previsti per gli utenti dell'area
- c) collegamenti ciclabili e pedonali previsti all'interno dell'area

Importanti osservazioni

- L'elaborazione e l'approvazione di un pacchetto di misure specifico come componente del piano dovrebbe servire a ridurre il numero dei parcheggi originariamente previsto al numero minimo prescritto dalle autorità.

8 Per i fattori d'influenza, i relativi elementi e le interazioni cfr. manuale MIPA «Integrazione della gestione della mobilità».

9 Qui non si tratta di valutare i collegamenti, bensì il bacino d'utenza dell'area e le sue destinazioni d'uso.

Questa valutazione è importante soprattutto quando sono previste destinazioni ad elevato afflusso di clienti, poiché in questo caso il bacino d'utenza risulta molto più esteso.

10 L'analisi dell'offerta di parcheggi nei dintorni dell'area è importante per individuare le possibilità di parcheggi "cuscinetto" per i potenziali utenti dell'area e trarre quindi conclusioni adeguate per le misure di gestione della mobilità.

11 Una variante ridotta per la valutazione della qualità dei collegamenti con i mezzi di trasporto pubblico è data dall'assegnazione dell'area alle cosiddette classi TP, determinabili al seguente link: map.are.admin.ch >> inserire l'indirizzo nella finestra di ricerca «TP-Güteklasse». Tuttavia i progetti relativi all'offerta di TP non sono considerati nelle classi TP.

12 Nella valutazione della rete ciclabile è estremamente importante la valutazione della sicurezza, un elemento che influenza fortemente la decisione di utilizzare la bicicletta. Bisogna infatti ricordare che il gruppo dei ciclisti comprende anche numerosi utenti poco pratici.

13 Normalmente questo numero viene calcolato in base alle direttive delle autorità che a loro volta si basano sulle norme VSS.

14 Si veda la nota 13.

- Sin dall'inizio, per svariati motivi, il proprietario fondiario o il committente desidera stabilire un numero di parcheggi inferiore a quello minimo prescritto. In questo caso il piano di mobilità costituisce un'argomentazione nei confronti dell'amministrazione pubblica a sostegno del fatto che il traffico provocato dall'area può svolgersi senza costringere gli utenti a parcheggiare altrove e senza provocare il traffico aggiuntivo per la ricerca del parcheggio nei dintorni.
- ➔ La valutazione della qualità dei collegamenti multimodali nonché le indicazioni sull'infrastruttura locale (in particolare il numero dei parcheggi previsti) fungono da grandezze di riferimento per il calcolo dell'intensità del traffico e della relativa ripartizione tra i mezzi di trasporto (split modale).

2.2.3 Determinare il potenziale e gli obiettivi

In questa fase di lavoro occorre analizzare i seguenti elementi:

Stima dell'intensità del traffico e dello split modale

Questo elemento può essere ricavato in base alle grandezze precedentemente definite.

Nel caso normale è sufficiente determinare il numero di viaggi¹⁵ generati dall'area a pieno regime per ogni unità di tempo (valori medi annuali, valori durante la giornata con particolare attenzione alle ore di punta).

Se tuttavia gli obiettivi consistono nella riduzione del consumo di energia provocato dal traffico o delle emissioni di gas serra, il calcolo del numero di viaggi non è sufficiente. In questo caso occorre determinare i chilometri percorsi dalle persona o dai veicoli¹⁶ in totale e suddivisi per gli utilizzi.

Ricavare i potenziali di riduzione e/o trasferimento e gli obiettivi

I potenziali di riduzione del traffico e/o i potenziali di trasferimento (dal TMP ai TP o alla bici/a piedi) nonché gli obiettivi da raggiungere con il piano di mobilità sono identici oppure – a fronte di un utilizzo cauto – si collocano al di sotto del potenziale.

Gli obiettivi possono riguardare diversi aspetti: in vista del monitoraggio e del controllo dei risultati è importante formulare anche obiettivi quantitativi. Nella formulazione degli obiettivi, che si riferiscono al momento della piena funzionalità dell'area, si tiene conto dei seguenti aspetti:

Traffico (generato dall'area)

Esempi di obiettivi:

- Con l'attuazione della gestione della mobilità il numero di viaggi del traffico motorizzato privato non deve superare un valore massimo di XY all'anno.
- Con l'attuazione della gestione della mobilità la percentuale del traffico motorizzato privato deve ammontare al massimo al XY% del traffico totale.

¹⁵ Per il calcolo del numero di viaggi cfr. ad es. città di Zurigo, «Leitfaden Fahrtenmodell – eine Planungshilfe», Zurigo, gennaio 2007.

¹⁶ Per il calcolo si può consultare un ausilio del progetto «Aree 2000 Watt» di SvizzeraEnergia per i Comuni, www.2000watt.ch/gebaeude-areale-quartiere/2000-watt-areale/ (consultazione del 19.12.2013).

Consumo di energia e tonnellate di CO₂ (generati dall'area)

Esempio di obiettivo:

- Formulazione degli obiettivi analogamente alla voce «Traffico» (con i necessari adeguamenti).

Rendimento economico

Esempio di obiettivo:

- I costi per lo sviluppo e la cura della gestione della mobilità non devono superare i risparmi annui conseguiti nell'infrastruttura del traffico dell'area grazie alla sua attuazione.

Compatibilità sociale

Esempio di obiettivo:

- Nell'ottica del «servizio sul posto», grazie alle misure di gestione della mobilità gli utenti dell'area hanno la possibilità di soddisfare in modo adeguato tutte le loro esigenze di mobilità. La maggioranza degli utenti o dei gruppi di utenti sono da soddisfatti a molto soddisfatti delle misure.

2.2.4 Elaborare e approvare l'insieme delle misure

Il punto di partenza per la scelta delle misure è dato dai risultati delle precedenti fasi di lavoro. In particolare è importante che le misure siano adeguate ai (potenziali) gruppi di utenti e ai processi del traffico d'area da queste generati (ad es. traffico pendolare, commerciale, dei clienti). Le misure vanno descritte sotto forma di foglio dati (cfr. allegato A-I).

Poiché costituisce il cuore del piano di mobilità, il pacchetto di misure predisposto per l'area necessita dell'approvazione dell'organizzazione del progetto (incluso il gruppo d'accompagnamento).

Le misure devono essere armonizzate con le infrastrutture previste nell'area. Affinché un'area sia efficiente anche sotto il profilo del traffico, sarebbe auspicabile predisporre il numero minimo di parcheggi prescritto per legge, se non addirittura un numero inferiore.

Nel capitolo 3 e nell'allegato A-I è descritta una serie di importanti misure di gestione della mobilità nelle aree.

2.2.5 Definire un piano di monitoraggio e di controllo dei risultati

Se la gestione della mobilità prevede obiettivi quantitativi è importante garantire la loro successiva misurazione. Occorre pertanto tener conto di questo aspetto già nella redazione del piano di mobilità.

I due elementi da considerare sono:

Monitoraggio

Attraverso il monitoraggio vengono rilevati dei dati attraverso i quali è possibile verificare che i risultati siano in linea con gli obiettivi. Il monitoraggio è costituito da una serie di indici articolati in modo da permettere il rilevamento dei dati. Gli indici possono (ma non necessariamente devono) essere tarati sulle singole misure di gestione della mobilità. Nel capitolo 4.1 è descritta una serie di importanti indici.

Controllo dei risultati

L'input per il controllo dei risultati è costituito dai dati rilevati durante il monitoraggio. Il controllo dei risultati deve permettere di trarre conclusioni in merito agli obiettivi. Nelle aree efficienti il controllo dei risultati nei settori traffico e consumo di energia (incluso il consumo di CO₂ in tonnellate) è fondamentale¹⁷. Tuttavia si consiglia di svolgere un controllo dei risultati anche nei settori rendimento economico e compatibilità sociale. Nel capitolo 4.2 è descritta una serie di importanti metodi per il controllo dei risultati.

CERTIFICATO AREE 2000 WATT

Il certificato contraddistingue aree di insediamento 2000 Watt caratterizzate da un impiego sostenibile delle risorse per la costruzione degli edifici, la loro gestione, il loro ammodernamento e la mobilità indotta. Il certificato per le aree 2000 Watt si basa sul conosciuto marchio Città dell'energia per i Comuni in combinazione con il percorso di efficienza energetica della SIA per gli edifici e appartiene all'Associazione Città dell'energia. Il certificato viene assegnato a tempo determinato e deve essere periodicamente rinnovato. Ulteriori informazioni: www.2000watt.ch/gebaeude-areale-quartiere/2000-watt-areale/

2.2.6 Impostare l'organizzazione per lo sviluppo e la gestione

Le misure di gestione della mobilità vengono attuate concretamente se già nel piano di mobilità sono state definite in modo molto chiaro le istanze competenti nell'area per lo sviluppo e la gestione delle singole misure. Inoltre occorre stabilire quale/i istanza/e è/sono responsabile/i del monitoraggio, del controllo dei risultati e del reporting (se necessario) alle autorità.

Sviluppo

Le misure di gestione della mobilità devono essere disponibili per gli utenti dal momento della messa in funzione dell'intera area o di sue parti; di conseguenza il loro sviluppo deve avvenire parallelamente alla costruzione degli edifici. Pertanto i soggetti determinanti durante la costruzione (proprietario fondiario, committente ecc.) sono responsabili anche dello sviluppo delle misure, sviluppo che tuttavia può essere esternalizzato. L'importante è definire un'istanza che si assuma la responsabilità generale dello sviluppo.

¹⁷ Un controllo dei risultati nel settore del traffico viene certamente prescritto dall'autorità preposta all'autorizzazione, anche per quanto riguarda il consumo di energia. cfr. manuale MIPA «Regolamentare la gestione della mobilità».

Gestione

L'attribuzione delle responsabilità per la gestione delle misure dipende dalla tipologia di misura.

Alcune misure possono essere gestite centralmente (ad es. dall'amministrazione immobiliare), come la manutenzione e la garanzia della qualità dei parcheggi per biciclette (ubicazione, dispositivi di chiusura, protezioni dalle intemperie) oppure la riscossione di tariffe per i parcheggi a gestione centralizzata. Altre misure devono essere gestite dai locatari delle superfici utili, ad es. la concessione di incentivi finanziari ai dipendenti a sostegno della mobilità sostenibile (ad es. il finanziamento parziale di un abbonamento ai TP). Queste misure gestite decentralmente devono essere regolamentate nel contratto stipulato con i futuri locatari prima del loro insediamento nell'area.

Anche per quanto riguarda la gestione il proprietario fondiario o il committente dovrebbero designare un'istanza che si assuma la responsabilità generale.

Monitoraggio e controllo dei risultati (incl. reporting per le autorità)

Sia il monitoraggio che il controllo dei risultati dovrebbero essere svolti da un unico soggetto, senza gravare sul locatario.

Anche qui il proprietario fondiario o il committente dovrebbero designare un'istanza a cui affidare la responsabilità generale.

Sia per lo sviluppo e la gestione delle misure di gestione della mobilità che per il monitoraggio e il controllo dei risultati, nell'ambito del progetto MIPA viene proposta la funzione del «Mobility Manager di area» (cfr. il capitolo 5).

2.2.7 Definire i costi e assicurare il finanziamento

Sia lo sviluppo e la gestione di misure come pure il monitoraggio e il controllo dei risultati comportano dei costi da quantificare nel piano di mobilità in quanto confluiranno nei successivi budget di progettazione, costruzione e gestione dell'area.

Per quanto riguarda le fonti di finanziamento si possono vagliare diverse possibilità, ad esempio:

- finanziamento diretto attraverso il committente o il proprietario fondiario
- finanziamento preliminare da parte del committente o del proprietario fondiario e successivo rifinanziamento mediante introiti quali gestione di parcheggi, locazione, ecc.
- ev. finanziamento parziale di misure da parte delle autorità o degli offerenti di mobilità

È importante indicare in modo vincolante il finanziamento nel piano di mobilità anche per dimostrare in modo plausibile alle autorità che il piano non è un semplice pezzo di carta.

2.2.8 Far approvare il piano di mobilità dell'area interessata

Il piano deve essere approvato in modo vincolante dai membri dell'organizzazione del progetto, coinvolgendo anche eventuali decisori al di fuori di essa.

Se il piano di mobilità fa parte di una domanda di costruzione si consiglia di sottoporlo alle competenti autorità del Comune di ubicazione per un esame informale e/o formale prima della presentazione della domanda di costruzione. Ciò va fatto con sufficiente anticipo per consentire eventuali rielaborazioni del piano.

2.2.9 Sviluppare, curare e adattare progressivamente la gestione della mobilità nell'area

Il piano approvato in modo vincolante costituisce la base per lo sviluppo e la cura delle misure di gestione della mobilità.

Il piano di mobilità è uno strumento di pianificazione: al momento della sua redazione è possibile prevedere solo in parte la situazione futura. Di questo fatto bisogna tenere conto nella gestione, verificando in modo costante le misure di gestione della mobilità e, se necessario, adattandole.

3 MISURE DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ DI AREA

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. Le misure sono descritte nel dettaglio nell'allegato A-I.

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	Sensibilizzazione					x
M11	Deposito servizio consegna a domicilio				x	

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

In determinati casi può essere opportuno prendere in esame anche altre misure.

3.1 Tipi di misure e relativa funzione

Le misure possono essere suddivise nelle seguenti tipologie:

Edilizia

Questa tipologia include misure di tipo costruttivo: già nella fase di progettazione di un'area bisogna prevedere le necessarie superfici. Lo sviluppo e la gestione sono curate centralmente dalle istanze competenti per l'area (ad es. l'amministrazione immobiliare).

Incentivo

Gli incentivi, che possono essere volti a promuovere o scoraggiare determinati comportamenti, sono un tipico elemento della gestione della mobilità di un'area o di un'azienda. Nella maggior parte dei casi gli incentivi sono di tipo economico e servono a limitare l'uso dell'automobile (e dei parcheggi) e ad aumentare quello dei mezzi di trasporto pubblico o della bicicletta. Queste misure vengono sviluppate centralmente dalle istanze competenti per l'area, mentre sono gestite perlopiù in modo decentrale dai locatari delle superfici utili.

Informazione

L'informazione circa le misure di gestione della mobilità presenti nell'area e l'offerta di mezzi di trasporto per raggiungere l'area (ad es. offerta di mezzi del trasporto pubblico, piste ciclabili, piste pedonali) è basilare per la valutazione e la scelta da parte degli utenti dei diversi mezzi di trasporto. Lo sviluppo e la gestione sono curati in modo decentrale dalle istanze competenti per l'area (ad es. l'amministrazione immobiliare).

Servizi

Questo tipo di misura costituisce un servizio offerto agli utenti dell'area. I servizi aiutano a promuovere un utilizzo multimodale dei mezzi di trasporto in quanto permettono di accedere direttamente ai servizi di mobilità nell'area. Lo sviluppo e la gestione sono curati in modo decentrale dalle istanze competenti per l'area (ad es. l'amministrazione immobiliare).

Campagna

Questa tipologia di misura serve a sensibilizzare i diversi gruppi di utenti verso il tema della mobilità. Le campagne possono essere di vario tipo e avere durate diverse. Lo sviluppo e la gestione sono curati in modo decentrale dalle istanze competenti per l'area (ad es. l'amministrazione immobiliare).

3.2 Tipi di misure e gruppi di utenti

La scelta delle misure di gestione della mobilità dipende anche dalla composizione dei gruppi di utenti di un'area efficiente. Nella seguente tabella le misure sono attribuite ai vari gruppi di utenti.

Nr.	Misura	Gruppi di utenti			
		Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
M1	Parcheggi per biciclette	x	x	x	x
M2	Ubicazioni carsharing	x	x		
M3	Gestione dei parcheggi	x	x	x	x
M4	Opuscoli sulla mobilità	x	x		
M5	Sito web sulla mobilità	x	x	x	x
M6	Buoni mobilità per i residenti	x			
M7	Noleggio bici / bikesharing	x	x	x	x
M8	Incentivi per i dipendenti		x		
M9	Utilizzo del carsharing	x	x	x	x
M10	Attività di sensibilizzazione	x	x	x	x
M11	Deposito servizio consegna a domicilio	x	x		

Tabella 3.2: misure di gestione della mobilità di area e gruppi di utenti

4. MONITORAGGIO E CONTROLLO DEI RISULTATI

Nel presente capitolo vengono presentati i principali indici per il monitoraggio e i metodi da applicare per il controllo dei risultati della gestione della mobilità di un'area.

4.1 Monitoraggio

Attraverso il monitoraggio vengono rilevati dei dati che permettono di verificare il raggiungimento degli obiettivi. Il monitoraggio si compone di una serie di indici strutturati in modo da poter rilevare i dati per il controllo dei risultati.

Nella seguente tabella è contenuta una serie di importanti indici: la loro scelta dipende soprattutto dagli obiettivi stabiliti e da eventuali requisiti posti dall'amministrazione pubblica.

Tema / indice	Grandezza di misurazione	Osservazioni
Intensità del traffico, split modale		
Affluenza di persone	Numero di persone nell'area per unità di tempo	<p>Rilevamento mediante mezzi tecnici in punti definiti dell'area (ad es. ingressi degli edifici) o indicazioni dei locatari delle superfici utili (per i negozi ad es. ticket clienti)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Fornisce i primi elementi di riferimento sull'intensità del traffico e lo split modale
Numero di viaggi (TMP)	Numero di viaggi per unità di tempo (ingressi e uscite dal parcheggio)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento mediante impianti a sbarra ■ Consente un confronto diretto con l'eventuale numero di viaggi fissato negli obiettivi ■ Insieme all'affluenza di persone consente di ottenere dati sullo split modale
Domanda di parcheggi	Numero di parcheggi auto locati per unità di tempo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento direttamente tramite l'amministrazione immobiliare ■ Fornisce indicazioni sullo split modale nei gruppi di utenti fissi (residenti, dipendenti) ecc.
Parcheggi fuori dall'area	Numero di tessere di parcheggio per residenti emesse agli indirizzi dell'area per unità di tempo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento tramite l'istanza competente del Comune di ubicazione ■ Fornisce indicazioni sugli utenti che parcheggiano fuori dall'area
Utilizzo di biciclette	Utilizzo dei parcheggi per biciclette per unità di tempo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento diretto tramite contatore ■ Fornisce indicazioni sull'utilizzo della bicicletta
Domanda di misure di gestione della mobilità	Numero di utilizzi per unità di tempo	<ul style="list-style-type: none"> ■ A seconda della misura rilevamento centrale o tramite i locatari delle superfici utili ■ Fornisce indicazioni sul fabbisogno della rispettiva misura e, per determinate misure, sullo split modale (ad es. domanda di contributi finanziari per l'utilizzo dei TP)
Scelta del mezzo di trasporto	Utilizzo dei mezzi di trasporto suddiviso per gruppi di utenti (residenti, dipendenti, clienti, visitatori)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento tramite sondaggio (online) tra gruppi di utenti chiusi ■ Rilevamento tramite sondaggio sul posto tra i clienti ■ Fornisce indicazioni dirette sullo split modale e sull'intensità del traffico (km-veicolo o km-persona)
Consumo di energia (emissioni di CO₂)¹⁸		
Consumo di carburante	Consumo di carburante delle vetture aziendali per unità di tempo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento mediante i locatari delle superfici utili che dispongono di vetture aziendali ■ Fornisce indicazioni su eventuali modifiche nella composizione della flotta aziendale

Rendimento economico

¹⁸ La misurazione diretta del consumo di energia dovuto al traffico o delle emissioni di CO₂ indipendentemente dall'indice raffigurato non è possibile. Le due grandezze vengono calcolate perlopiù attraverso i dati sull'intensità del traffico e riportate nel controllo dei risultati.

Tema / indice	Grandezza di misurazione	Osservazioni
Introiti dalla locazione di parcheggi	Somma degli introiti per unità di tempo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento centrale e per gruppi di utenti chiusi ■ Fornisce inoltre indicazioni su ev. variazioni della domanda di parcheggi
Introiti dai parcheggi a pagamento (parcheggi collettivi)	Somma degli introiti per unità di tempo	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento centrale alla cassa ■ Fornisce inoltre indicazioni sulle variazioni della domanda di parcheggi tra i gruppi di utenti, ad es. i clienti
Spese per le misure di gestione della mobilità	Somma delle spese per unità di tempo e misura	<ul style="list-style-type: none"> ■ A seconda della misura rilevamento centrale o tramite i locatari delle superfici utili

Compatibilità sociale

Soddisfazione verso le misure di gestione della mobilità e la situazione del traffico nell'area	Quota di giudizi «soddisfatto» o «molto soddisfatto» sulla situazione del traffico e sulla gestione della mobilità in generale nonché su singole misure.	<ul style="list-style-type: none"> ■ Rilevamento tramite sondaggio (online) tra gruppi di utenti chiusi ■ Rilevamento tramite sondaggio sul posto tra i clienti ■ Fornisce indicazioni su eventuali modifiche delle misure
--	--	---

Tabella 4.1: serie di indici

4.2 Controllo dei risultati

I dati rilevati attraverso il monitoraggio costituiscono l'input per il controllo dei risultati e quindi la verifica del raggiungimento degli obiettivi. Nelle aree efficienti il controllo dei risultati per i settori traffico e consumo di energia (incluse le emissioni in tonnellate di CO₂) è fondamentale. Si consiglia tuttavia di effettuare un controllo dei risultati anche nei settori rendimento economico e compatibilità sociale.

Di seguito vengono presentati alcuni metodi per effettuare il controllo dei risultati, con l'indicazione degli ausili esistenti.

Aspetti generali

Il controllo dei risultati viene effettuato attraverso il confronto tra lo stato in un determinato momento (ad es. a un anno dalla completa messa in funzione dell'area) e uno stato di riferimento. Poiché l'obiettivo delle aree efficienti consiste nell'attuare le misure di gestione della mobilità e l'infrastruttura locale contemporaneamente alla gestione dell'area, non esiste una «situazione precedente» che funga da riferimento. In questo caso il riferimento è dato dagli obiettivi, accompagnati tuttavia da determinate «incertezze» di cui bisogna tenere conto.

La domanda di misure di gestione della mobilità, la cui attuazione è volontaria, può evolversi negli anni: questo aspetto deve essere considerato nel controllo dei risultati.

Intensità del traffico, split modale

Nelle aree efficienti risulta particolarmente interessante l'intensità del traffico e la quota di split modale del traffico motorizzato privato (TMP).

Se l'intensità del traffico viene definita attraverso il numero di viaggi del TMP nell'area, i relativi dati forniscono riferimenti diretti in merito ai viaggi. In questo caso le quote di split modale si calcolano partendo dall'affluenza di persone moltiplicata per i viaggi stimati per persona e unità di tempo.

Se invece l'intensità del traffico e la quota di split modale vengono determinati attraverso i chilometri percorsi all'anno per mezzo di trasporto, è necessario effettuare ulteriori calcoli¹⁹.

Consumo di energia ed emissioni di CO₂

La base per il calcolo del consumo di energia dovuto al traffico e delle emissioni di CO₂ è data dai chilometri percorsi annualmente per mezzo di trasporto. Utilizzando dati ambientali e fattori di emissione²⁰ si possono calcolare le due grandezze sul consumo.

Rendimento economico

Il rendimento economico si calcola innanzitutto mediante la differenza tra gli introiti derivanti dalla gestione delle infrastrutture locali del traffico e le spese per lo sviluppo e la cura delle misure di gestione della mobilità. Considerando i costi totali occorre includere anche i costi di realizzazione risparmiati e i costi di manutenzione annuali dei parcheggi nonché il guadagno supplementare derivante dalla superficie non occupata dai parcheggi.

Compatibilità sociale

I dati dell'indice «soddisfazione» forniscono in modo diretto le necessarie indicazioni per il controllo dei risultati.

¹⁹ Si veda SIA, scheda tecnica 2039, Mobilità – Fabbisogno energetico in funzione dell'ubicazione dell'edificio, edizione 2011

²⁰ Dati disponibili su www.mobitool.ch.

5 ORGANIZZAZIONE PER LA GESTIONE E L'ESERCIZIO

Nella realizzazione e nella gestione di un'area efficiente sono coinvolte numerose autorità la cui attività principale tuttavia non è la mobilità. Pertanto nello sviluppo e nella cura della gestione della mobilità è importante la figura del «Mobility Manager di area» a cui assegnare le relative responsabilità e il compito di coordinare gli attori coinvolti.

Nei seguenti capitoli vengono descritti il mansionario, il profilo professionale, la sede, nonché i costi e il finanziamento di questa figura.

5.1 Mansionario

Il mansionario del Mobility Manager di area comprende compiti generali e specifici a seconda delle misure.

Compiti generali

I compiti sono:

- Responsabilità generale per lo sviluppo e la cura delle misure definite nella gestione della mobilità.
- Responsabilità generale per lo sviluppo e la gestione del monitoraggio e del controllo dei risultati, incluso il reporting alle autorità (se richiesto).
- Persona di contatto per i gruppi di utenti e i locatari / proprietari delle superfici utili per tutte le questioni relative allo sviluppo e alla gestione delle misure.
- Persona di contatto per le autorità per tutte le questioni relative allo sviluppo e alla gestione delle misure, al monitoraggio, al controllo dei risultati e al reporting (se richiesto).
- Persona di contatto per le altre istanze coinvolte nella pianificazione e progettazione dell'area o di sue parti.
- Responsabilità generale per individuare, in fase di pianificazione e progettazione dell'area, le superfici necessarie (solo per determinate misure).

Compiti specifici a seconda della misura

Questi compiti specifici sono svolti dal Mobility Manager di area sia nella fase di sviluppo che in quella di gestione. Nell'allegato A-II è riportato un elenco dei compiti connessi alle misure formulate nel capitolo 3 e nell'allegato A-I.

5.2 Profilo professionale

La persona che svolge questa funzione deve soddisfare i seguenti requisiti:

- esperienza nella gestione di progetti
- know-how nella gestione della mobilità specifica di un'ubicazione
- capacità di negoziazione e tenacia
- capacità comunicative, facilità nei contatti, approccio impegnato e motivante con le persone
- capacità di prendere decisioni e di assumersi le responsabilità
- rapidità di reazione di fronte ai problemi
- ecc.

5.3 Sede

Nello sviluppo della gestione della mobilità il Mobility Manager di area si insedia presso il proprietario fondiario o il committente, mentre in fase di gestione presso l'amministrazione immobiliare dell'area.

Sia durante lo sviluppo che durante la gestione è consigliabile rivolgersi a uffici specializzati nella gestione della mobilità per lo svolgimento di compiti parziali come pure per le attività connesse al controllo dei risultati, incluso il reporting alle autorità (se richiesto).

5.4 Costi e finanziamento

I costi connessi a questa figura dipendono dall'entità e dalla complessità della gestione della mobilità prevista nell'area: si può stimare un posto al 20–40% in fase di sviluppo e lancio (nel primo anno successivo alla messa in funzione) che tuttavia dopo qualche anno può essere ridotto al 10–20% (se la gestione non presenta problemi).

Per quanto riguarda il finanziamento si possono considerare diverse possibilità, ad esempio:

- finanziamento diretto da parte del committente o del proprietario fondiario (per sviluppo e gestione)
- finanziamento attraverso gli introiti della gestione o locazione dei parcheggi (in fase di sviluppo sotto forma di rifinanziamento, in fase di gestione come normale fonte di finanziamento)
- soluzioni miste

A seconda del mansionario la funzione del Mobility Manager di area deve essere dotata non solo di un budget per i costi di personale, ma anche di un budget per i costi di terzi (risorse materiali e coinvolgimento di uffici specializzati).

6 CONCLUSIONE

Grazie alle misure di gestione della mobilità, unitamente alla realizzazione dell'infrastruttura dei trasporti, il settore della mobilità può dare un contributo determinante nella realizzazione di un'area efficiente.

Il presente manuale illustra gli elementi del piano di mobilità per la gestione della mobilità in un'area. È importante che il piano di mobilità venga redatto il prima possibile durante la pianificazione dell'area e venga coordinato con gli altri lavori previsti.

Se richiesto dalle autorità il piano di mobilità costituisce un elemento della domanda di costruzione.

GLOSSARIO

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

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.

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

M1 **Parcheggi per biciclette**

Descrizione della misura: la collocazione e la qualità dei parcheggi per biciclette è determinante nella scelta dei gruppi di utenti dell'area di utilizzare la bicicletta come mezzo di trasporto. A tal fine devono essere soddisfatti i seguenti standard minimi:

- parcheggi per biciclette destinati a residenti e dipendenti: da posizionare in locali richiudibili a chiave e se possibile allo stesso livello dell'ingresso degli edifici. Questi locali vanno inoltre dotati di dispositivi di ricarica (normali prese) per le biciclette elettriche.
- Parcheggi per biciclette destinati a clienti e visitatori: da collocare all'aperto presso gli ingressi degli edifici, dotati di dispositivi di chiusura e protezioni dalle intemperie.

In fase di pianificazione questa misura viene elaborata unitamente alla determinazione del numero di parcheggi per biciclette (infrastruttura locale) e alla messa a disposizione delle necessarie superfici.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Abitazione	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Negozio (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: committente (in collaborazione con il Mobility Manager di area)

Gestione: amministrazione immobiliare

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

A seconda del numero di parcheggi per biciclette previsto e degli standard minimi applicati per la garanzia della qualità.

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Costi di manutenzione annui

Finanziamento

Sviluppo: proprietario fondiario o committente

Gestione: manutenzione nel mansionario dell'amministrazione immobiliare

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Definire la collocazione e gli standard minimi
2. Assicurare la messa a disposizione delle superfici
3. Sviluppare e attuare la misura

Osservazioni

Per ulteriori informazioni cfr. USTRA / Conferenza Bici Svizzera, «Posteggi per cicli – Raccomandazioni per la pianificazione, la realizzazione e l'esercizio», manuale, Berna, 2008.

Download: www.astra.admin.ch/themen/langsamverkehr/00482/

Descrizione della misura: per l'offerta di carsharing nell'area servono ubicazioni e parcheggi adeguati il cui numero è da definire in base al numero dei veicoli carsharing previsti. Occorre soddisfare i seguenti standard minimi:

- numero di parcheggi: il valore indicativo fornito da Mobility (www.mobility.ch) è di un veicolo ogni 35–45 utenti di carsharing. A seconda dell'area e della stima del potenziale di utilizzo va previsto un adeguato numero di parcheggi.
- Requisiti per la ricezione GSM: la gestione dei veicoli in carsharing richiede un sistema di ricezione GSM (lo standard per le reti mobili totalmente digitali). Se i veicoli sono collocati all'aperto la ricezione è perlopiù garantita, in un garage sotterraneo invece è necessario installare un adeguato impianto tecnico.
- Posizionamento: i parcheggi devono essere posizionati in modo da essere rapidamente raggiungibili dai gruppi di utenti (all'aperto: nelle vicinanze degli ingressi ai principali edifici; nel garage sotterraneo: nei pressi degli ascensori).
- Visibilità: le ubicazioni carsharing devono essere adeguatamente contrassegnate.

In fase di pianificazione questa misura va elaborata unitamente alla determinazione del numero e della collocazione dei parcheggi auto (infrastruttura locale).

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Negozi (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: committente (in collaborazione con il Mobility Manager di area e Mobility Carsharing Schweiz)

Gestione: amministrazione immobiliare (solo parcheggi), Mobility CarSharing Schweiz (veicoli)

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

A seconda del posizionamento (garage sotterraneo o all'aperto)

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Manutenzione delle ubicazioni integrata nei lavori generali di manutenzione di tutti i parcheggi

Finanziamento

Sviluppo: proprietario fondiario o committente

Gestione: manutenzione nel mansionario dell'amministrazione immobiliare

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Definire il numero di parcheggi e i requisiti tecnici (con Mobility CarSharing Schweiz)
2. Stabilire la collocazione e mettere a disposizione le necessarie superfici
3. Sviluppare e attuare la misura

Osservazioni: –

Descrizione della misura: la gestione dei parcheggi riguarda principalmente i parcheggi auto. Si tratta di una delle misure centrali della gestione della mobilità che insieme alla concessione di incentivi alla mobilità sostenibile (si veda misura M8) è determinante per promuovere l'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico o della bicicletta, in particolare nei gruppi di utenti chiusi (ad es. i dipendenti). La gestione dei parcheggi è formata dai seguenti elementi:

Parcheggi a pagamento

- Per una ripartizione dei costi basata sul principio della causalità e per garantire la parità di trattamento tra tutti i gruppi di utenti vengono creati dei parcheggi a pagamento.
- Le tariffe devono essere stabilite in base ai prezzi di mercato e produrre un effetto incentivante:
 - ➔ parcheggi collettivi / clienti: con tariffe orarie e pagamento alla cassa. Per creare l'effetto incentivante la tariffa deve essere crescente in modo progressivo.
 - ➔ Parcheggi collettivi / dipendenti: in questo caso è possibile rilasciare autorizzazioni di parcheggio per una determinata unità di tempo (ad es. un mese o un anno) con relativa tariffa per il parcheggio.
 - ➔ Parcheggi riservati / dipendenti: i parcheggi possono essere locati dai dipendenti per una determinata unità di tempo (ad es. un mese o un anno). La tariffa deve essere superiore a quella per i parcheggi collettivi.
 - ➔ Parcheggi riservati / residenti: i residenti possono ottenere un parcheggio il cui canone di locazione viene stabilito nel contratto di locazione.
 - ➔ Parcheggi collettivi / visitatori dei residenti: normalmente sono gratuiti, ma possono anche essere gestiti attraverso una cassa o dei parcometri.
- Per promuovere un utilizzo efficiente dei parcheggi disponibili è opportuno limitare la quota di parcheggi riservati (eccezione: parcheggi destinati ai residenti; solitamente viene assegnato un parcheggio per ogni economia domestica).
- I contratti di locazione per i residenti o altri locatari devono essere strutturati in modo da non obbligare questi soggetti ad affittare un parcheggio.

Criteri di assegnazione

- Insieme ai parcheggi a pagamento i criteri di assegnazione rappresentano l'altro elemento determinante per un'efficace gestione dei parcheggi. I criteri di assegnazione sono necessari in particolare quando la domanda di parcheggi è elevata e quindi non è sufficiente una gestione mediante i parcheggi a pagamento. Un'altra ipotesi fattibile consiste nell'abbinamento tra i criteri di assegnazione e una riduzione scalare delle tariffe.
- I criteri di assegnazione possono essere applicati soltanto ai gruppi di utenti chiusi, ossia per l'offerta di parcheggi destinata ad es. ai dipendenti del locatario di una superficie utile (escluse le abitazioni). Nella pratica si applicano i seguenti modelli, sia per le autorizzazioni di parcheggio che per i parcheggi riservati:
 - ➔ modello a zone: ad es. ai dipendenti che abitano e lavorano nello stesso Comune non viene assegnato un parcheggio.
 - ➔ Modello basato sul tempo di spostamento: ad es. viene assegnato un parcheggio solamente ai dipendenti il cui tempo di spostamento con i mezzi di trasporto pubblici supera un determinato limite.
 - ➔ Necessità aziendale: ad es. i dipendenti che sono spesso in viaggio per lavoro utilizzando la propria vettura hanno diritto a un parcheggio riservato.
 - ➔ Altri criteri quali disabilità, appartenenza ai quadri, ecc.

Controllo degli accessi e incasso

- Il controllo degli accessi per l'utilizzo dei parcheggi deve essere definito in modo da essere integrato nei processi esistenti delle autorità incaricate della gestione dei parcheggi. I sistemi di controllo possono essere ad es. con sbarra, tessere di parcheggio o vignetta. Nei sistemi con sbarra occorre prevedere le necessarie superfici durante la pianificazione dell'area.
- Nei parcheggi collettivi per i clienti gestiti centralmente (ad es. dall'amministrazione immobiliare) l'incasso viene effettuato tramite una cassa o dei parcometri. Nei sistemi con cassa occorre prevedere le necessarie superfici durante la pianificazione dell'area.

Individuazione

- Almeno i parcheggi riservati devono essere chiaramente identificabili e adeguatamente attrezzati (ad es. con un'iscrizione specifica).
- Dotazione supplementare: poiché nelle aree efficienti possono essere determinanti anche le vetture elettriche occorre prevedere un numero limitato di parcheggi con dispositivi di ricarica. I relativi punti devono essere inseriti nella pianificazione dell'area.

Attuazione della gestione dei parcheggi

- L'assegnazione dei parcheggi è determinante per definire la gestione dei parcheggi: tutti o gran parte dei parcheggi vengono assegnati direttamente ai locatari delle superfici utili e quindi soltanto una minima parte (se non addirittura nessun parcheggio) viene gestita a livello centrale (dall'amministrazione immobiliare).
- Se il numero dei parcheggi locati è elevato (a partire da 20) occorre fare in modo che i locatari li gestiscano applicando tariffe di parcheggio e/o criteri di assegnazione. L'ideale è disciplinare questi aspetti nel contratto di locazione.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Negozio (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: committente in collaborazione con il Mobility Manager di area

Gestione: amministrazione immobiliare e locatario o proprietario delle superfici utili

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

A seconda dell'assegnazione dei parcheggi scelta, risultano da bassi a medi in particolare i costi materiali per il sistema di controllo e/o incasso.

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

I costi d'esercizio per la gestione dei parcheggi dipendono dall'assegnazione dei parcheggi scelta. Se tutti o gran parte dei parcheggi vengono assegnati ai locatari di superfici utili, i costi d'esercizio per l'amministrazione immobiliare sono piuttosto contenuti, mentre se si opta per un modello in cui tutti o gran parte dei parcheggi sono gestiti centralmente i costi d'esercizio saranno medi.

Finanziamento

Sviluppo: proprietario fondiario o committente

Gestione: finanziata in buona parte con gli introiti derivanti dai parcheggi a pagamento o dalla locazione di parcheggi

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Sviluppare un modello di gestione dei parcheggi adeguato, comprendente il necessario budget per le installazioni tecniche
2. Far approvare il modello scelto al proprietario fondiario o al committente
3. Assicurare il posizionamento e la messa a disposizione delle superfici per le installazioni tecniche
4. Sviluppare e attuare la misura

Osservazioni È estremamente importante comunicare questa misura già nella fase della commercializzazione.

Descrizione della misura: gli opuscoli sulla mobilità contengono le informazioni sulle offerte di mobilità nel Comune di ubicazione e nell'area. Questo materiale viene utilizzato già in fase di commercializzazione e successivamente distribuito a determinati gruppi di utenti che si insediano nell'area.

I gruppi di utenti ricevono le principali informazioni sulle offerte di mobilità «da un'unica fonte» e in tal modo possono integrarsi più facilmente nel loro nuovo «ambiente di mobilità».

Esempio di riferimento: il Tiefbauamt della città di Zurigo ha redatto e distribuito ai nuovi residenti di Zurigo Affoltern la mappetta informativa «Mobil in Affoltern». Da una valutazione svolta successivamente è emerso che questi soggetti hanno giudicato positiva la distribuzione dell'opuscolo da cui hanno tratto numerose informazioni utili.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clients	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Negozio (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: Mobility Manager di area (ad es. in collaborazione con il Comune di ubicazione e gli offerenti di mobilità)

Gestione: Mobility Manager di area

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Secondo le indicazioni del Tiefbauamt della città di Zurigo ogni mappetta sulla mobilità di Zurigo Affoltern è costata 3 CHF (layout, distribuzione, produzione).

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Ev. ristampa e distribuzione

Finanziamento

Sviluppo: proprietario fondiario

Gestione: proprietario fondiario

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Definire i contenuti della mappetta, il layout e la tiratura, incl. i costi conseguenti
2. Far approvare il budget al proprietario fondiario
3. Regolamentare la distribuzione ai gruppi di utenti, incl. competenze
4. Sviluppare e attuare la misura

Osservazioni Per ulteriori informazioni sulla mappetta «Mobil in Affoltern» della città di Zurigo cfr. www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/mobilitaet/mobilitaetsmanagement/standortbezogen.secure.html

Descrizione della misura: internet è un importante mezzo per ottenere informazioni sulla mobilità anche per la maggior parte dei futuri gruppi di utenti di un'area.

Il sito web sulla mobilità presenta informazioni sulle attuali offerte di mobilità nel Comune di ubicazione e nell'area.

Nella loro comunicazione con i clienti e i visitatori le attività di ristorazione, i negozi, gli hotel e i cinema nonché i locatari di appartamenti e i titolari di uffici possono rinviare direttamente al sito web.

Il sito web è realizzato come un portale: grazie ai link ai siti dei diversi offerenti di mobilità (ad es. imprese di TP, Mobility CarSharing, società di taxi, ecc.) l'onere di gestione viene ridotto.

Il sito web sulla mobilità può essere pensato anche come sottopagina di un sito esistente dedicato all'intera area.

Esempio: il sito www.europaalle.ch dell'omonima area presso la stazione centrale di Zurigo contiene una sottopagina con informazioni costantemente aggiornate sulla mobilità nell'area e nei dintorni.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Negozio (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: Mobility Manager di area

Gestione: Mobility Manager di area

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Se si realizza una sottopagina di un sito già esistente i costi d'investimento sono bassi. Se viene creato un nuovo sito web i costi sono medi.

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Manutenzione tecnica (hosting) e gestione

Finanziamento

Sviluppo: proprietario fondiario

Gestione: proprietario fondiario

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Elaborare il piano dettagliato per lo sviluppo e la gestione del sito, incl. i costi conseguenti
2. Far approvare il budget al proprietario fondiario
3. Sviluppare e attuare la misura

Osservazioni –

Descrizione della misura: le economie domestiche che vivono in un'area, non possiedono l'auto e quindi non utilizzano parcheggi ricevono un buono mobilità annuale di un determinato valore. Si tratta di una ricompensa per il loro contributo al risparmio di investimenti e/o al rispetto delle prescrizioni di un piano di mobilità. Il buono può essere utilizzato per soddisfare le esigenze di mobilità con mezzi diversi dall'automobile.

Il buono mobilità può avere diverse forme:

- Rail Check FFS: si tratta di un mezzo di pagamento per usufruire di qualsiasi servizio del trasporto pubblico e consente ad es. di scegliere in anticipo per quale tipo di abbonamento utilizzarlo (ad es. metà-prezzo FFS, AG FFS, abbonamento di percorso, abbonamento comunitario).
- Reka Rail: mezzo di pagamento per usufruire di qualsiasi servizio del trasporto pubblico come pure dei servizi di Mobility CarSharing Schweiz.
- «Buono proprio»: la consegna di un buono proprio permette di definire i servizi di mobilità ammessi. Oltre ai servizi del trasporto pubblico e di Mobility CarSharing si possono integrare ad es. anche dei servizi per biciclette (ad es. per i costi di riparazione o di acquisto di una bicicletta).

Il Rail Check FFS e il Reka Rail non comportano alcun onere di controllo; l'unico onere consiste nella consegna del buono all'inizio di ogni anno civile o di locazione.

Viceversa il «buono proprio» comporta un onere di controllo. Il nucleo familiare invia al gestore della misura le fatture relative ai servizi di mobilità predefiniti per i quali è utilizzabile il «buono proprio». Il gestore controlla le fatture e successivamente versa il valore del buono. Per ridurre al minimi i costi amministrativi, il conteggio viene effettuato una sola volta all'inizio dell'anno civile o di locazione.

Il valore monetario del buono mobilità, la modalità di consegna e i servizi a cui dà diritto nonché l'obbligo di dichiarare di non possedere alcuna automobile, vengono stabiliti nel contratto di locazione o in un corrispondente contratto integrativo.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
Servizi		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hotel		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ristorante		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Negozi (al dettaglio)		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cinema		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: Mobility Manager di area

Gestione: Mobility Manager di area

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Comprendono costi quali ad es. avvio dell'iter amministrativo, comunicazione, layout e stampa dei buoni ecc.

Betriebskosten pro Jahr (laufend):

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Variano a seconda del numero di beneficiari, del valore del buono e della modalità di consegna.

Finanziamento

La misura presenta diverse possibilità di finanziamento da parte del locatore:

- variante 1: i costi sono finanziati dai locatari degli appartamenti attraverso la pigione (pigione aggiuntiva)
- variante 2: i costi sono finanziati dal proprietario fondiario (ad es. attraverso il risparmio sugli investimenti per la messa a disposizione di parcheggi)
- variante 3: combinazione delle varianti 1 e 2

Nella successiva definizione delle misure è possibile decidere se abbinare il finanziamento ad altre regole.

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Sviluppare il modello del buono, incl. i costi conseguenti e la variante di finanziamento
 2. A seconda della variante di finanziamento far approvare il budget al proprietario fondiario
 3. Sviluppare e attuare la misura
-

Osservazioni

È estremamente importante comunicare questa misura già nella fase della commercializzazione.

Descrizione della misura: determinati gruppi di utenti dell'area possono noleggiare biciclette (gratuitamente o pagando una tariffa) e utilizzarle per lavoro o nel tempo libero.

Il noleggio è gestito centralmente nell'area dal Mobility Manager di area o dall'amministrazione immobiliare. In caso di noleggio gratuito gli utenti versano una cauzione (documento d'identità, deposito, ecc.) che viene restituita alla riconsegna della bicicletta. In alternativa gli utenti regolari possono dimostrare il proprio diritto all'utilizzo attraverso un sistema di identificazione ancora da definire. La durata del noleggio è al massimo di un giorno; le biciclette quindi devono essere restituite entro sera. La protezione assicurativa contro furti e atti di vandalismo spetta al gestore della misura.

Il parco bici comprende normali city bike ed eventualmente bici elettriche. Le biciclette sono parcheggiate in un locale protetto e richiudibile a chiave. Nel caso di acquisto di bici elettriche occorre garantire la possibilità di ricaricare le batterie durante la notte (bastano le normali prese).

Oltre al noleggio bici / bikesharing si possono offrire anche altri mezzi come ad es. un rimorchio per bici con cui effettuare piccoli trasporti, ecc. Le superfici necessarie devono essere previste durante la fase di pianificazione dell'area.

Variante: ubicazioni bikesharing nell'area

Se nel Comune di ubicazione esiste o è prevista un'offerta di bikesharing, bisogna predisporre un'ubicazione nell'area o nelle vicinanze. Se questa ubicazione è realizzabile all'interno dell'area, in fase di pianificazione dell'area bisogna prevedere la necessaria superficie. In caso di realizzazione di un'ubicazione bikesharing non serve organizzare un proprio noleggio bici / bikesharing nell'area.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Negozi (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: Mobility Manager di area (in caso di ubicazione bikesharing in collaborazione con l'offerente)

Gestione: Mobility Manager di area o amministrazione immobiliare (in caso di ubicazione bikesharing in collaborazione con l'offerente)

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Stima: costi per 10 city bike (ca. 1000 CHF per bicicletta) e 4 bici elettriche (circa 4500 CHF per bicicletta) = 28'500 CHF; in caso di un'ubicazione bikesharing i costi d'investimento sono inesistenti o minimi.

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

I costi d'esercizio includono la manutenzione costante e i costi di riparazione. Le biciclette devono essere sostituite periodicamente. L'ubicazione bikesharing non ha alcun costo d'esercizio, poiché la manutenzione ecc. è a carico dell'offerente.

Finanziamento

In caso di noleggio bici / bikesharing interno all'area sono possibili le seguenti varianti:

- variante 1: finanziamento al 100 % da parte del proprietario fondiario
- variante 2: finanziamento mediante contributo annuale da parte del locatario o del proprietario di superfici utili
- variante 3: combinazione delle varianti 1 e 2
- variante 4: finanziamento attraverso le tariffe

In caso di ubicazione bikesharing la misura è finanziata direttamente attraverso le tariffe per l'utilizzo.

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Sviluppare il piano per un noleggio bici / bikesharing interno all'area, incluso numero di biciclette, costi conseguenti e modello di finanziamento
 2. Far approvare il budget al proprietario fondiario
 3. Garantire le necessarie superfici
 4. Sviluppare e attuare la misura
-

Osservazioni

Offerenti di bikesharing: con Publibike (www.publibike.ch) attualmente AutoPostale Svizzera è l'offerente di bikesharing con la rete più estesa della Svizzera.

Descrizione della misura: ogni dipendente che riceve dal proprio datore di lavoro (locatario di una superficie utile) un contributo finanziario annuo per un abbonamento ai TP, una bicicletta nuova, ecc. riceve lo stesso importo dal locatore fino a un importo massimo da definire. Il versamento di tale importo da parte del locatore avviene alla fine di ogni anno di locazione dietro presentazione dei giustificativi. Il datore di lavoro attesta che il destinatario delle fatture è un dipendente della sua azienda. In questo modo il dipendente usufruisce di una doppia riduzione del prezzo dell'offerta di mobilità scelta.

Variante: impegno del datore di lavoro

Al momento dell'ottenimento della superficie (nel quadro di un accordo relativo al contratto di locazione o di un capoverso del contratto) il datore di lavoro s'impegna con il locatore a esaminare o concedere un incentivo alla mobilità.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Negozi (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: Mobility Manager di area

Gestione: Mobility Manager di area; nella variante «impegno» il datore di lavoro

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

I costi comprendono l'avvio dell'iter amministrativo per il versamento dei contributi. La variante «impegno» prevede soltanto i costi amministrativi relativi all'accordo scritto.

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

I costi dipendono dal numero di dipendenti e dall'ammontare dell'incentivo alla mobilità concesso dal locatore.

Finanziamento

Esistono diverse varianti per il finanziamento degli importi da parte del locatore:

- variante 1: i costi sono finanziati dal datore di lavoro attraverso il canone di locazione (pigione aggiuntiva)
- variante 2: i costi sono finanziati dal proprietario fondiario
- variante 3: combinazione tra le varianti 1 e 2

Nella successiva definizione delle misure è possibile decidere se abbinare il finanziamento ad altre regole o requisiti. Nella variante «impegno» il finanziamento è a carico del datore di lavoro (locatario di una superficie utile).

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Sviluppare il modello degli incentivi alla mobilità, incl. i costi conseguenti e il modello di finanziamento
2. Far approvare al proprietario fondiario l'eventuale budget necessario
3. Sviluppare e attuare la misura

Osservazioni –

Descrizione della misura: per i gruppi di utenti di un'area efficiente il carsharing è un'integrazione ideale all'utilizzo dei mezzi di trasporto pubblico, alla bicicletta o agli spostamenti a piedi. Mobility CarSharing Schweiz (www.mobility.ch) offre diversi prodotti pensati per i vari gruppi di utenti. A seconda delle dimensioni dei singoli gruppi di utenti e quindi del conseguente potenziale di utilizzo, si possono considerare i seguenti modelli:

mobility@home (gruppo di utenti residenti)

- Il prodotto, indicato soprattutto quando il numero di residenti nell'area è elevato, presenta le seguenti caratteristiche:
 - ➔ emissione di abbonamenti Mobility gratuiti a tutti i residenti che li richiedono
 - ➔ conteggio individuale mensile dei viaggi da parte di Mobility con i residenti
 - ➔ manutenzione dei veicoli da parte di Mobility
 - ➔ il proprietario paga un importo forfetario a partire da CHF 19 000 per veicolo all'anno
 - ➔ il proprietario riceve ogni anno il 75 % del fatturato dei viaggi generato da un veicolo annualmente
- Il prodotto è interessante per i residenti in quanto possono usufruire di un veicolo sul posto quando necessario.
- Anche per il proprietario fondiario la misura è particolarmente interessante quando genera fatturati elevati poiché gli consente di coprire buona parte del contributo forfetario o addirittura di conseguire un utile.

Mobility Business CarSharing (gruppo di utenti datori di lavoro e dipendenti)

- Il prodotto, indicato soprattutto quando la quota di superfici utili per i servizi o il numero dei dipendenti nell'area è elevato, include i seguenti modelli:
 - ➔ Mobility-Basic: attraverso una Mobility-Card personale o trasferibile le persone definite dal partner contrattuale possono accedere all'intera offerta in Svizzera
 - ➔ Mobility-Plus: a integrazione dell'offerta base alcuni veicoli dell'attuale offerta sono riservati al partner contrattuale per determinati periodi
 - ➔ Mobility-Master: in aggiunta il partner contrattuale dispone nell'area di alcuni veicoli in esclusiva
 - ➔ Mobility-Exclusive: il partner contrattuale sceglie i modelli e i colori dei veicoli e li contrassegna con il proprio logo
 - ➔ il conteggio individuale mensile dei viaggi viene svolto direttamente da Mobility con gli utenti dei veicoli
 - ➔ oltre alle tasse annuali per la Mobility-Card, a partire dal modello Mobility-Plus vi sono dei costi aggiuntivi: ad es. i costi per i tempi in cui i veicoli non vengono utilizzati o eventuali contributi per la copertura della garanzia del fatturato, qualora i veicoli siano utilizzati troppo poco.
- I partner contrattuali in un'area possono essere i proprietari fondiari dell'area o i singoli locatari di superfici utili (datori di lavoro):
 - ➔ proprietario fondiario dell'area: il proprietario fondiario è partner contrattuale e si assume tutti i costi di Mobility (eccetto quelli connessi al conteggio dei viaggi). Egli può traslare questi costi ai locatari che utilizzano i veicoli. A seconda della grandezza e del numero dei veicoli presenti questo ulteriore conteggio è connesso a un onere organizzativo proporzionalmente più elevato
 - ➔ locatario di superfici utili: il partner contrattuale è il locatario di superfici utili che desidera usufruire dei veicoli carsharing. In questa soluzione individuale il proprietario fondiario non si assume alcun costo. Per motivi contabili i veicoli vengono posizionati nei parcheggi assegnati al locatario.

Modello non specifico (tutti i gruppi di utenti)

- Da considerare anche una soluzione neutrale per tutti i gruppi di utenti in cui il proprietario fondiario mette a disposizione uno o più veicoli nell'area e interviene «solo» per la copertura dei tempi di non utilizzo o dell'eventuale garanzia del fatturato.
- I restanti conteggi dei costi e le disposizioni contrattuali competono direttamente a Mobility insieme agli utenti. In questo caso l'utilizzo è aperto a tutti i gruppi di utenti.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Negozio (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

A seconda del modello scelto

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: Mobility Manager di area (in collaborazione con Mobility CarSharing Schweiz)

Gestione: Mobility Manager di area, amministrazione immobiliare (in collaborazione con Mobility CarSharing Schweiz), locatari di superfici utili (a seconda del modello scelto)

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

I costi d'investimento sono bassi in tutti i modelli scelti.

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

I costi d'esercizio dipendono dal modello scelto e dal partner contrattuale nonché dal numero di veicoli presenti nell'area.

Finanziamento

Sviluppo: proprietario fondiario o committente

Gestione: varia a seconda del prodotto scelto o del modello di finanziamento

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Definire i prodotti da offrire, il modello relativo al partner contrattuale e l'ev. numero di veicoli nell'area (in collaborazione con Mobility CarSharing), incl. eventuali costi conseguenti
2. Far approvare al proprietario fondiario l'eventuale budget per i tempi di non utilizzo e la garanzia del fatturato
3. Sviluppare e attuare la misura

Osservazioni

È estremamente importante comunicare questa misura già nella fase della commercializzazione.

Descrizione della misura: se si punta a un utilizzo efficiente dei mezzi di trasporto, oltre alle misure già esposte vanno adottate anche altre misure di sensibilizzazione dei gruppi di utenti in merito ai diversi aspetti della mobilità efficiente.

Queste misure possono assumere la forma di campagne da svolgere in modo permanente, ricorrente o una tantum.

Per minimizzare il più possibile l'onere di sviluppo e gestione di una campagna, si possono utilizzare prodotti già esistenti. Di seguito vengono presentati alcuni di questi prodotti da considerare a seconda della ripartizione tra i gruppi di utenti:

biketowork (www.biketowork.ch) (gruppo di utenti dipendenti)

- Questo prodotto promuove l'utilizzo della bicicletta. I gruppi s'impegnano ad andare al lavoro in bicicletta nel mese di giugno quanti più giorni possibile.
- Aderendo a questa iniziativa gli utenti partecipano a un concorso nazionale.

*Mobilitätsdurchblick (www.mobilitaetsdurchblick.ch)
(tutti i gruppi di utenti, in particolare residenti e dipendenti)*

- Questo prodotto offre la possibilità, tramite un check online e se richiesto con consulenza finale, di analizzare la propria mobilità in merito a costi, tempo, salute, ambiente, sicurezza e comfort e in base ai risultati di ottimizzarla.

Mobility Jackpot (www.mobilityjackpot.ch) (gruppo di utenti dipendenti)

- Si tratta di un gioco a premi online: chi accede all'area a piedi, in bicicletta, con i mezzi pubblici o una soluzione di carsharing ha la possibilità di accedere al jackpot.
- Il jackpot è alimentato ad es. dal datore di lavoro.

Newride-Roadshow (www.newride.ch) (tutti i gruppi di utenti)

- Il Newride-Roadshow è un'esposizione di e-bike acquistabile come «pacchetto completo» che offre la possibilità di testare le bici elettriche e ottenere consulenze e informazioni dal personale specializzato presente allo stand.

Ecocar-Expo (www.e-mobile.ch) (tutti i gruppi di utenti)

- Ecocar-Expo è un'esposizione dedicata ai veicoli ad efficienza energetica acquistabile come «pacchetto completo».
- Offre la possibilità di provare i veicoli e ottenere consulenze e informazioni dal personale specializzato presente allo stand

Ecodrive-Simulatoren (www.ecodrive.ch) (tutti i gruppi di utenti)

- I simulatori Ecodrive consentono di imparare una guida sicura ed efficiente attraverso un simulatore di guida direttamente sul posto, sotto la guida di personale esperto.

Oltre a questi prodotti si possono organizzare campagne proprie, adatte ai gruppi di utenti dell'area, anche in collaborazione con gli offerenti di mobilità quali FFS, imprese di trasporto locali, Mobility CarSharing.

Per garantire una certa continuità, le campagne devono essere inserite in un programma pluriennale e dotate di un budget specifico.

Lo sviluppo e la gestione del programma di campagne dovrebbero essere affidati centralmente al Mobility Manager di area, poiché non è ipotizzabile che siano i locatari di superfici utili ad occuparsene.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input checked="" type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Negozi (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	

A seconda delle campagne scelte

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: Mobility Manager di area (in collaborazione con gli offerenti dei prodotti)

Gestione: Mobility Manager di area (in collaborazione con gli offerenti dei prodotti)

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

I costi d'investimento sono bassi poiché si tratta principalmente della concezione di un programma in collaborazione con gli offerenti dei prodotti.

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

I costi d'esercizio dipendono dall'ampiezza del programma e dal relativo budget.

Finanziamento

Sviluppo: proprietario fondiario

Gestione: proprietario fondiario

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Definire il programma (in collaborazione con gli offerenti dei prodotti), incl. i costi conseguenti
 2. Far approvare il budget al proprietario fondiario
 3. Pianificare e attuare la misura
-

Osservazioni –

M11 Deposito per il servizio di consegna a domicilio

Descrizione della misura: gli utenti di un'area (principalmente residenti e dipendenti) hanno la possibilità di far recapitare la merce ordinata da un servizio di consegna a domicilio in un deposito allestito nell'area. Ciò consente di effettuare la consegna delle merci anche quando i destinatari sono assenti. Per il deposito si possono valutare diversi sistemi:

- normali armadietti con serratura
- armadietti con serratura e sistema refrigerante (per gli alimenti)
- sistema concierge: la merce viene consegnata e depositata temporaneamente in un luogo servito dell'area (ad es. l'amministrazione immobiliare) e successivamente ritirata dal destinatario.

Indipendentemente dal sistema scelto, in fase di pianificazione dell'area devono essere previste le necessarie superfici.

Esempi di utilizzo / gruppi di utenti

	Residenti	Dipendenti	Clienti	Visitatori
Residenziale	<input checked="" type="checkbox"/>			<input type="checkbox"/>
Servizi		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Hotel		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Ristorante		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Negozio (al dettaglio)		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Cinema		<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	

Sviluppo e gestione della misura

Sviluppo: Mobility Manager di area

Gestione: amministrazione immobiliare

Costi stimati

Costi d'investimento (una tantum)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

A seconda del sistema scelto

Costi d'esercizio all'anno (costanti)

bassi (fino a 10'000 CHF) medi (10'000 – 50'000 CHF) elevati (da 50'000 CHF)

Costi di manutenzione e costi per il sistema concierge integrati nel mansionario dell'amministrazione immobiliare.

Finanziamento

Sviluppo: proprietario fondiario

Gestione: proprietario fondiario o utenti (tramite pagamento di una tariffa annua)

Importanti fasi di lavoro per la realizzazione

1. Sviluppare un piano dettagliato per lo sviluppo e la gestione di un deposito, inclusi i costi conseguenti
2. Far approvare l'eventuale budget al proprietario fondiario
3. Garantire le necessarie superfici
4. Sviluppare e attuare la misura

Osservazioni –

A-II: COMPITI DEL MOBILITY MANAGER DI AREA SPECIFICI PER MISURA

Misura	Durante la fase di sviluppo	Durante la gestione
M1: parcheggi per biciclette	<ul style="list-style-type: none"> ■ Definire gli standard minimi di qualità ■ Garantire posizionamento, messa a disposizione delle superfici e installazione delle prese (da trasmettere all'architetto) ■ Definire il monitoraggio e la competenza per il rilevamento dati 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire la manutenzione da parte dell'amministrazione immobiliare ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio
M2: ubicazioni carsharing	<ul style="list-style-type: none"> ■ Definire il numero di parcheggi e i requisiti tecnici per la ricezione GSM (in collaborazione con Mobility CarSharing) ■ Garantire posizionamento e messa a disposizione (da trasmettere all'architetto) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire la manutenzione da parte dell'amministrazione immobiliare nell'ambito della manutenzione di tutti i parcheggi
M3: gestione dei parcheggi	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sviluppare il modello di parcheggio inclusi i costi conseguenti per il sistema di controllo e incasso nonché i dispositivi di ricarica per le auto elettriche ■ Far approvare il modello al proprietario fondiario (o committente) ■ Garantire posizionamento, messa a disposizione superfici e installazioni tecniche (da trasm. all'architetto) ■ Ev. integrare nel contratto (di locazione) modello per i potenziali locatari o proprietar. di superfici utili il cpv. «Impegno concernente la gestione dei parcheggi» (e trasmettere a chi si occupa della commercializzazione) ■ Definire la procedura di incasso per i parcheggi collettivi e per quelli riservati o locati in modo fisso, incl. assegnazione delle competenze ■ Elaborare il regolamento per l'utilizzo dei parcheggi per i diversi gruppi di utenti ■ Definire monitoraggio e competenza per il rilevamento dati 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire l'incasso da parte dell'amministrazione immobiliare ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio
M4: opuscoli sulla mobilità	<ul style="list-style-type: none"> ■ Definire (insieme agli offerenti di mobilità e al Comune di ubicazione) contenuti, tiratura, layout e disposizioni di stampa incl. i costi conseguenti ■ Far approvare il budget al proprietario fondiario ■ Organizzare la distribuzione ai gruppi di utenti ■ Produzione della mappetta informativa (coinvolgendo terzi quali ufficio di comunicazione, tipografia, offerenti di mobilità) ■ Definire monitoraggio e competenza per il rilevamento dati 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire la consegna ai gruppi di utenti ■ Organizzare ev. produzione per l'ulteriore tiratura ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio
M5: sito web sulla mobilità	<ul style="list-style-type: none"> ■ Redigere il concetto comprensivo di contenuti e costi conseguenti per lo sviluppo e la gestione ■ Far approvare il budget al proprietario fondiario ■ Produrre il testo incl. definizioni dei link; reperire foto e grafici ■ Garantire lo sviluppo del sito web (attuale web master o nuovo mandato all'ufficio di comunicazione) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Gestire costantemente il sito web ■ Raggruppare i dati di accesso al sito
M6: buoni mobilità per i residenti	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sviluppare il modello del buono incl. i costi conseguenti e il modello di finanziamento ■ Far approvare il budget al proprietario fondiario ■ Definire la procedura di distribuzione incl. l'attribuzione delle responsabilità ■ Integrare nel contratto (di locazione) modello per i potenziali locatari degli appartamenti o i proprietari un cpv. relativo alla consegna e all'ev. impegno per i buoni mobilità (e trasm. alla commercializzazione) ■ Definire le modalità di pagamento del buono mobilità e le competenze ■ Definire monitoraggio e competenza per il rilevamento dati 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire l'iter amministrativo per il pagamento ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio

Misura	Durante la fase di sviluppo	Durante la gestione
M7: noleggio bici / bikesharing	<p>Noleggio bici interno all'area</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Elaborare il concetto per il noleggio bici / bikesharing interno all'area incl. numero di biciclette, costi conseguenti, finanziamento, superfici necessarie e competenze ■ Far approvare il budget al proprietario fondiario ■ Assicurare la disponibilità delle superfici necessarie (da trasmettere all'architetto) ■ Garantire la creazione del servizio di noleggio ■ Definire monitoraggio e competenze per il rilevamento dati <p>Sistema di bikesharing esistente o previsto</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Definire le modalità per l'ubicazione bikesharing nell'area (insieme all'offerente e/o al Comune di ubicazione) ■ Assicurare l'ev. fabbisogno di superfici (da trasmettere all'architetto) ■ Definire con l'offerente i dati di utilizzo e la relativa trasmissione 	<p>Noleggio bici interno all'area</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire lo svolgimento da parte dell'amministrazione immobiliare ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio <p>Sistema di bikesharing esistente o previsto:</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire la trasmissione dei dati sull'utilizzo
M8: incentivi per i dipendenti	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sviluppare il modello incl. i costi conseguenti e il finanziamento ■ Far approvare il budget al proprietario fondiario ■ Stabilire la procedura di distribuzione incl. l'attribuzione delle responsabilità ■ Integrare nel contratto (di locazione) modello per i potenziali locatari o proprietari di superfici utili l'ev. capoverso relativo all'«impegno di finanziamento» (e trasmettere alla commercializzazione) ■ Definire le modalità di pagamento della quota dell'incentivo alla mobilità e le competenze ■ Definire monitoraggio e competenza per il rilevamento dati 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire l'iter amministrativo per l'ev. pagamento della quota dell'incentivo alla mobilità ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio
M9: Utilizzo del carsharing	<ul style="list-style-type: none"> ■ Stabilire i prodotti da offrire, il modello relativo al partner contrattuale ed ev. il numero di veicoli nell'area (insieme a Mobility CarSharing) ■ Far approvare al proprietario fondiario il budget per i tempi di non utilizzo e la garanzia del fatturato ■ Sviluppare l'opuscolo informativo con indicazioni sui prodotti e le modalità di fruizione per i potenziali gruppi di utenti (e trasmettere a chi si occupa della commercializzazione) ■ Definire monitoraggio e competenza per il rilevamento dati (insieme a Mobility CarSharing) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire l'utilizzo dei prodotti (insieme a Mobility) ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio
M10: attività di sensibilizzazione	<ul style="list-style-type: none"> ■ Elaborare il programma delle campagne con i prodotti e i costi conseguenti (in collaborazione con gli offerenti del prodotto) ■ Far approvare il budget al proprietario fondiario ■ Definire monitoraggio e competenza per il rilevamento dati (in collaborazione con gli offerenti del prodotto) 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Organizzare e svolgere le campagne secondo il programma ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio
M11: deposito per il servizio di consegna a domicilio	<ul style="list-style-type: none"> ■ Sviluppare un concetto per un sistema di deposito adeguato, incl. indicazioni su: organizzazione, competenze, costi conseguenti e finanziamento ■ Far approvare il budget al proprietario fondiario ■ Assicurare le superfici necessarie (da trasmettere all'architetto) ■ Definire monitoraggio e competenza per il rilevamento dati 	<ul style="list-style-type: none"> ■ Garantire la manutenzione da parte dell'amministrazione immobiliare ■ Garantire il rilevamento dati per il monitoraggio