



---

---

## Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile COMO

### Bando di concorso – Tema «Piattaforme multimodali per una mobilità efficiente»

Criteri per la presentazione della domanda e per l'attribuzione dei contributi

**Termine chiusura bando: 30 aprile 2021**

---

---

## 1. Introduzione

### 1.1. Obiettivi dell'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO)

Nell'ambito della sua politica dei trasporti il DATEC pone l'accento sulla sostenibilità, la quale prevede anche lo sviluppo di nuove forme e offerte di mobilità innovative. Attraverso l'Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (COMO) la Confederazione contribuisce a questo sviluppo. Il COMO è diretto dai sei Uffici federali seguenti: ARE, USTRA, UFAM, UFSP, UFT e UFE.

Il COMO promuove soluzioni di mobilità sostenibili, intese a favorire in particolare le modalità di trasporto ecologiche, a basso consumo di risorse e incentrate sul movimento, a sfruttare in modo efficiente le offerte di trasporto esistenti, a ottimizzare le interfacce tra i diversi vettori di trasporto e a sostenere nonché promuovere un utilizzo intermodale delle offerte. L'Ufficio di coordinamento è il punto di riferimento centrale per tutte le questioni relative alla mobilità sostenibile e promuove i progetti che rientrano nelle seguenti tre categorie:

1. **progetti pilota e di dimostrazione della mobilità combinata per le persone** (ad es. miglioramento della gestione delle interfacce e delle catene di trasporto nonché sostegno all'utilizzazione intermodale delle offerte, in particolare per un migliore sfruttamento del potenziale della mobilità combinata);
2. **progetti pilota e di dimostrazione con nuove forme di offerte per le tre modalità di trasporto: il «trasporto individuale motorizzato», i «trasporti pubblici» e il «traffico lento»** (ad es. maggiore sfruttamento della capacità nel trasporto individuale motorizzato e nei trasporti pubblici (TP), copertura dei deficit nell'offerta dei trasporti pubblici, aumento dell'attrattiva dei trasporti pubblici e del traffico lento);
3. **progetti con misure orientate alla domanda e approcci innovativi** (ad es. progetti di comunicazione mirati e specifici, misure per un utilizzo più equilibrato delle offerte di trasporto diurne, raggruppamento delle esigenze di trasporto).

Il programma è inteso come complemento ai temi dei singoli Uffici. COMO mette a disposizione di tutti gli interessati una piattaforma comune.

Ogni anno sono previsti due termini per l'inoltro di progetti promettenti nel settore della mobilità sostenibile: il 30 aprile e il 31 ottobre.

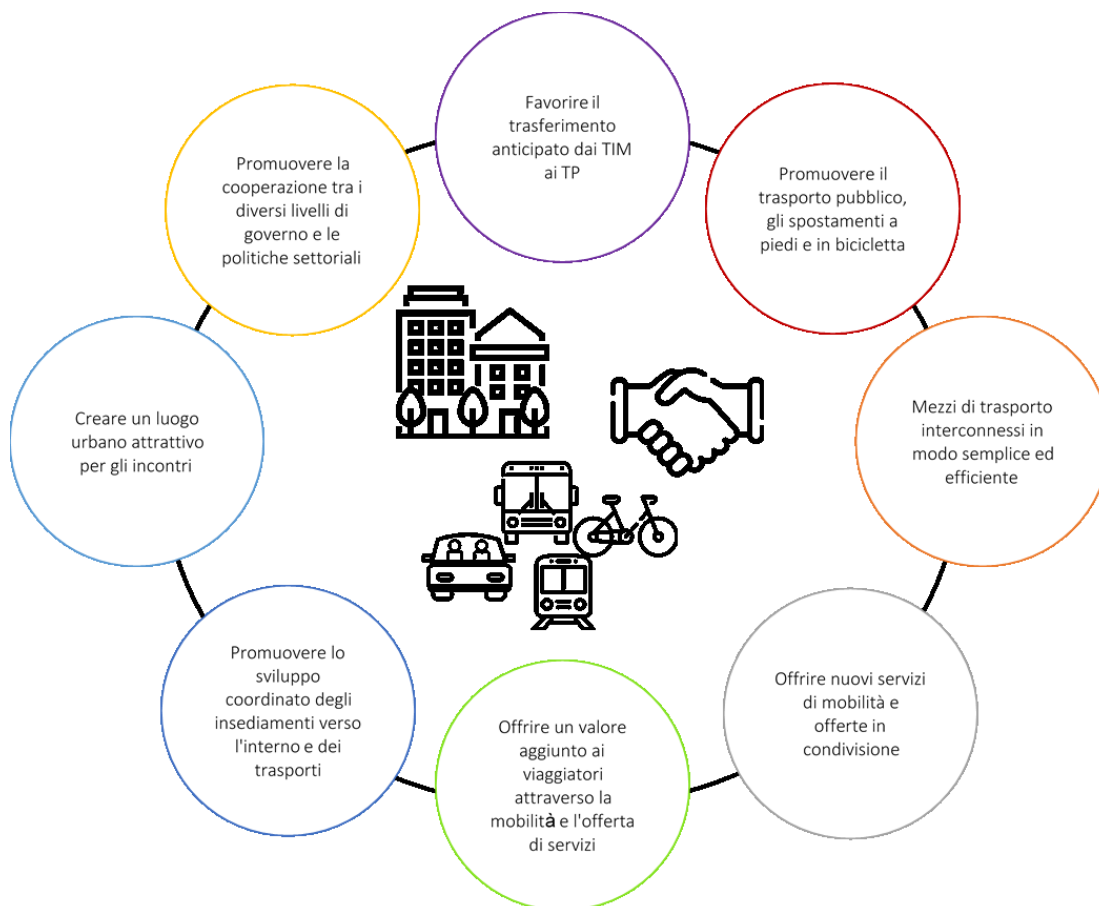
Vengono messi a disposizione annualmente fondi pari a circa 1 000 000 di franchi. Il contributo massimo per progetto non può superare il 40 per cento dei costi globali. Il finanziamento iniziale da parte della Confederazione deve costituire una condizione fondamentale per la realizzazione del progetto. Si cercano progetti innovativi con buone opportunità commerciali che possono essere realizzati nell'arco di due o tre due anni.

Il prossimo termine per la presentazione dei progetti è il **30 aprile 2021**. Considerati i mezzi finanziari limitati, è necessario selezionare i progetti più promettenti. Gli specialisti degli Uffici federali dell'energia (UFE), dello sviluppo territoriale (ARE), delle strade (USTRA), dell'ambiente (UFAM), dei trasporti (UFT) e della sanità pubblica (UFSP) esaminano le domande inoltrate e procedono alla selezione.

## 2. Temi prioritari

I progetti partecipanti al bando in scadenza il 30 aprile 2021 e riguardanti il **tema «Piattaforme multimodali per una mobilità efficiente»** (cfr. par. 2.1) godono di un trattamento prioritario. Si possono tuttavia presentare anche progetti che esulano dal tema centrale («Altri temi» cfr. par. 2.2), a condizione che corrispondano quanto più possibile agli obiettivi generali dell'Ufficio di coordinamento (cfr. cap. 3).

### 2.1. Tema «Piattaforme multimodali per una mobilità efficiente»



**Immagine 1:** Principali elementi di una «Piattaforma di mobilità multimodale» (Quelle: ARE, eigene Darstellung)

### Situazione iniziale e problematica

Durante le ore di punta numerose interfacce all'entrata e all'uscita di uno svincolo autostradale e della rete stradale secondaria locale nelle città, negli agglomerati nonché nelle zone circostanti sono congestionate. I maggiori congestionamenti si verificano durante le ore di

punta serali, quando si sovrappongono gli spostamenti per lavoro, acquisti e del tempo libero. Senza misure specifiche si prevede che in futuro il problema si possa accentuare, sia dal punto di vista territoriale che temporale con effetti negativi sull'aria e sul clima.<sup>1</sup>

Nelle città e negli agglomerati, lo spazio destinato all'infrastruttura stradale è generalmente limitato e la qualità di vita e residenziale ne risente in caso di forti congestionamenti. Nel caso di potenziamenti della rete viaria, i problemi relativi al traffico vengono spesso solo dislocati; è infatti difficilmente praticabile e sostenibile finanziariamente cercare di risolvere i problemi delle code e delle interfacce negli spazi urbani mediante un potenziamento dell'infrastruttura stradale. Sono invece richieste **soluzioni intermodali e multimodali con mezzi di trasporto caratterizzati da uno sfruttamento efficiente del territorio** come il trasporto pubblico, il car pooling oppure la mobilità attiva (bici, a piedi ecc.).

In questo contesto si sta accordando sempre più importanza alle piattaforme di mobilità multimodali o **alle piattaforme dei trasporti**, interfacce di transizione da un mezzo di trasporto a un altro.<sup>2</sup> Le piattaforme agevolano il passaggio, per esempio, dall'automobile al trasporto pubblico o al traffico pedonale e ciclistico, nel trasporto pubblico collegano il traffico a lunga distanza con il traffico regionale e locale oppure facilitano il trasbordo ad altre offerte di mobilità quali il bike sharing, il car sharing nonché il car pooling.

Oltre alle interfacce, anche i punti nodali del trasporto pubblico ricoprono un ruolo di spicco. Oggi le stazioni non vengono più utilizzate unicamente per salire o scendere dai mezzi pubblici, ma si stanno sviluppando sempre più come **piattaforme di mobilità multimodali e multifunzionali**. In molte località sono disponibili parcheggi park+ride presso la stazione, possibilità di car sharing, di trasbordo dalla o alla bicicletta, di sharing della micromobilità e le persone possono bere un caffè e fare commissioni o persino lavorare in uno spazio coworking.

Le piattaforme dei trasporti rappresentano un elemento fondamentale nella mobilità multimodale efficiente; vale a dire una mobilità che si adatta alle esigenze e alle situazioni e che permette di utilizzare i servizi di trasporto esistenti in modo più mirato, sfruttandoli al meglio. L'intero sistema dei trasporti sta quindi diventando più efficiente e sostenibile.

Le piattaforme multimodali sono altresì di fondamentale importanza per quanto concerne la pianificazione del territorio. Le aree ben accessibili possono costituire l'elemento fondamentale per una maggiore densità d'insediamento. Occorre prestare attenzione anche all'importanza dell'interazione tra le piattaforme di mobilità in una città o in una regione nonché evitare ripercussioni negative, come l'incremento del traffico oppure il passaggio al traffico individuale motorizzato (TIM) a seguito della migliore accessibilità (per es. mediante misu-

---

<sup>1</sup> Il problema delle piattaforme tra le strade nazionali e la rete stradale secondaria, rapporto del Consiglio federale in adempimento del postulato 18.3606 Burkart del 14 giugno 2018 (bozza del 29.07.2020)

<sup>2</sup> Analogamente alla nota 1.

re accompagnatorie quali la gestione dei parcheggi nell'ambito della pianificazione del territorio).

## **Obiettivi**

Con i progetti pilota e di dimostrazione sostenuti dal COMO verrà promossa anche la **realizzazione di piattaforme dei trasporti e di piattaforme di mobilità multimodali**.<sup>3</sup>

Gli obiettivi di carattere generale perseguiti sono i seguenti:

- promozione di una mobilità intermodale e multimodale;
- trasbordo semplificato tra le offerte e le varie forme di mobilità;
- sviluppo efficiente e rispettoso dell'ambiente dei tragitti e delle esigenze in materia di mobilità;
- passaggio a forme di trasporto e soluzioni di mobilità che siano maggiormente efficienti dal punto di vista energetico, caratterizzate da uno sfruttamento efficiente del territorio e delle risorse, in particolare con il passaggio alla mobilità attiva (traffico pedonale e ciclistico).

## **Da osservare (condizioni quadro)**

- L'attenzione del bando sarà rivolta alla mobilità delle persone; i progetti incentrati sul trasporto di merci, ad esempio gli hub logistici, non verranno sostenuti nel quadro delle «Piattaforme di mobilità multimodali». Tuttavia, nel contesto delle piattaforme di mobilità, sono possibili progetti pilota volti a sfruttare le sinergie tra il traffico viaggiatori e il traffico merci (per es. sportelli per pacchi presso i micro hub).
- Nel quadro del tema «Piattaforme di mobilità multimodali» non verranno sostenute nemmeno le soluzioni digitali singole o «stand alone» per una mobilità multimodale o per gli approcci «MaaS» (mobility as a service). Queste soluzioni sono sostenibili solo se verranno sviluppate e gestite in una «reale» e concreta piattaforma di trasporto.
- Secondo i criteri COMO per l'incentivazione i (meri) progetti infrastrutturali, vale a dire per esempio la costruzione stessa della piattaforma di mobilità, non potranno essere sostenuti direttamente (cfr. i criteri per i bandi di concorso COMO, n. 3.4).

## **Possibili misure (lista non esaustiva)**

- Nuovi approcci per rendere più attrattive le piattaforme di mobilità multimodali per esempio attraverso misure di sistemazione, offerte attrattive a livello territoriale, nuove offerte di mobilità, ulteriori servizi innovativi nelle piattaforme di mobilità (stazioni), piani di marketing ecc.

---

<sup>3</sup> Occorre anche osservare che secondo i criteri di incentivazione COMO, i (meri) progetti infrastrutturali vale a dire per esempio la *costruzione* stessa di una piattaforma, non direttamente verranno sostenuti (cfr. i criteri per i bandi COMO, n. 3.4).

- Sviluppo e messa a punto di nuove offerte e soluzioni di trasporto nelle piattaforme di mobilità adatte alle esigenze degli utenti, per esempio offerte di sharing o soluzioni di pooling.
- Piani innovativi e messa a punto di nuove soluzioni per il trasbordo alla mobilità attiva (traffico pedonale e ciclistico), per esempio con un miglior coordinamento tra le offerte bike+ride oppure tra i collegamenti pedonali e le offerte dei trasporti pubblici.
- Nuovi approcci per la promozione di park+ride o park+pool (vicini al punto di partenza del tragitto), per esempio mediante un miglior coordinamento tra le offerte di park+ride e le offerte di trasporto pubblico nonché la segnalazione dei punti pooling (parcheggi).
- Nuovi approcci nella gestione di parcheggi che promuovono il passaggio a mezzi di trasporto (per es. mezzi pubblici o mobilità attiva) e forme di trasporto (per es. soluzioni pooling) efficienti e rispettosi dell'ambiente.
- Nuove soluzioni di progettazione e gestione dei parcheggi che permettano di risparmiare superfici (nelle piattaforme dei trasporti), per esempio grazie a nuove tecnologie.
- Sviluppo e messa a punto di nuove tecnologie, anche digitali, che servono per organizzare viaggi multimodali e a orientarsi più velocemente al punto di trasbordo, a condizione che tali soluzioni costituiscano un collegamento diretto a una reale e concreta piattaforma di mobilità (vedi sopra condizioni quadro).
- Progetti pilota per lo sfruttamento di sinergie tra il traffico viaggiatori e il traffico di merci, nel quadro delle piattaforme di mobilità multimodali.
- Misure per evitare effetti negativi nel contesto delle piattaforme di mobilità multimodali, come per esempio il (generale) potenziamento dei parcheggi per il TIM in una città o in un agglomerato oppure l'aumento del traffico.
- Sviluppo e messa a punto di innovativi modelli di esercizio delle piattaforme di mobilità multimodali.

### **Esempi, ulteriori informazioni e documentazione**

- **Direttive sul programma Traffico d'agglomerato di quarta generazione** (inclusa la promozione delle piattaforme di trasporto multimodali), ARE 2020 ([link](#))
- **La mobilità come strumento di gestione delle le regioni urbane** - Uno studio incentrato sui passaggi alle reti di trasporto nazionale, Unione delle città svizzere 2019 (*in tedesco o francese*; [link](#))
- **Risolvere la problematica del collegamento tra le strade nazionali e la rete stradale secondaria**, rapporto del Consiglio federale del 15.09.2020 in adempimento del postulato Burkart 18.3606 del 14 giugno 2018 ([link](#))

- Conferenza delle città per la mobilità, webinar del 17.06.2020 «**Piattaforme di mobilità multimodali – piani della Confederazione ed esempi dai Paesi Bassi**» (*in tedesco o francese*; [link](#))
- **Definizione di punti di trasbordo multimodali**, rapporto finale del 29 giugno 2007, progetto di ricerca SVI 2004/096 dell'Associazione Svizzera degli ingegneri ed esperti del traffico (*in tedesco*: [link](#))
- Mobilità e territorio 2050, **Piano settoriale dei trasporti, parte programmatica**, il progetto per l'audizione (S26ff tra i tipi di piattaforma di trasporto) ([link](#))
- **Forum Sviluppo territoriale 1/20, mobilità interconnessa** – Territorio, tecnologia e comportamento ([link](#))
- **Rete Mobilità e territorio CH**, Incontro di rete del 03.09.2020 ([link](#))

## 2.2 Altri temi

Si cercano approcci e progetti nuovi o innovativi che sfruttino in modo ecologico e più efficiente le capacità disponibili e le risorse naturali, che agevolino il trasferimento da un mezzo di trasporto all'altro, colmino le lacune nella catena della mobilità o rendano possibili nuove soluzioni intermodali nel settore dei trasporti. In base alle esperienze maturate con i precedenti bandi sono stati precisati ulteriormente i possibili temi. Il seguente elenco non ha pretese di esaustività e può essere integrato con nuovi temi.

### Città e agglomerati

- approcci per una mobilità favorevole ad uno sviluppo urbanistico e degli insediamenti all'insegna della sostenibilità;
- interconnessione dell'organizzazione e della comunicazione dell'offerta di mobilità;
- approcci e modelli di finanziamento favorevoli alla messa a punto di offerte di mobilità complete;
- misure infrastrutturali a favore di una mobilità sostenibile (tra cui il traffico lento);
- promozione della salute, del traffico lento e della mobilità attiva attraverso più movimento, meno rumore, meno stress e i contatti sociali;
- misure nel settore della gestione delle aree di parcheggio;
- altro.

### Spazio rurale

- approcci volti a promuovere uno sviluppo sostenibile della mobilità a livello regionale e comunale;
- offerte per collegamenti adeguati alle necessità;
- approcci e modelli per un finanziamento dei collegamenti di trasporto a lungo termine e sostenibile a livello regionale; approcci e modelli atti a garantire il servizio pubblico a livello regionale;

- altro.

### **Ambiente, energia e mobilità**

- progetti a favore di un impiego efficiente dei veicoli (se il progetto non rientra in uno dei temi di SvizzeraEnergia);
- progetti a favore del decongestionamento del traffico, della riduzione dell'impatto sul clima e sull'aria e dell'inquinamento fonico, della diminuzione dell'impatto sul paesaggio e dello sfruttamento del suolo nonché di un impiego efficiente dell'energia;
- altro.

### **Approcci tecnologici innovativi**

Nell'ambito dei progetti tecnologici si mira fundamentalmente al coordinamento con le attività cleantech della Confederazione e della Commissione per la tecnologia e l'innovazione (CTI):

- idee per un sistema dei trasporti del futuro;
- progetti d'informazione e comunicazione per uno sfruttamento ottimale delle infrastrutture e dei mezzi di trasporto esistenti;
- progetti di logistica;
- altro.

## **3. Criteri di selezione**

### **3.1. Principi**

L'Ufficio di coordinamento sostiene in primo luogo progetti di mobilità intermodali innovativi con effetti in Svizzera. Di norma sono presi in considerazione progetti nelle più diverse fasi, dalla sola idea all'attuazione concreta, tuttavia la priorità è comunque accordata ai progetti pronti per essere realizzati e con un effetto positivo diretto per una politica dei trasporti sostenibile, sull'ambiente, sulla salute, sull'efficienza energetica e sul potenziale di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>. Sono però interessanti anche i progetti modello con un potenziale di esemplarità e di diffusione a livello nazionale. Nel caso di progetti di ampia portata devono essere definite con precisione sia la fase da sostenere che prospettive di attuazione realistiche.

### **3.2. Quali criteri deve soddisfare un progetto?**

- i contributi federali richiesti o già assicurati devono essere dichiarati;
- i **costi globali** del progetto devono ammontare **almeno a 50 000 franchi** (in casi motivati sono possibili eccezioni);
- i richiedenti devono illustrare la situazione attuale e le prospettive di finanziamento;



- il finanziamento iniziale da parte della Confederazione deve costituire una condizione indispensabile per la realizzazione del progetto;
- orientamento o effetti del progetto a lungo termine;
- gestione trasparente del progetto, con chiara suddivisione in tappe nonché controllo dei costi e degli effetti;
- gestione affidata a più partner o collaborazione con partner qualificati;
- potenziale effetto nazionale (moltiplicatore e diffusione).

**3.3. I responsabili dei progetti devono illustrare le prospettive di successo per ciascuno dei seguenti criteri:**

- potenziale innovativo e di mercato;
- potenziale di riduzione del CO<sub>2</sub> e di efficienza energetica e, possibilmente, nessuna ripercussione negativa su altri settori ambientali;
- effetti positivi per una mobilità sostenibile, per l'ambiente e per la salute (ad es. aumento della quota dei trasporti pubblici e del traffico lento, vale a dire rafforzamento dell'intermodalità, miglioramento dell'accesso al sistema dei trasporti, ecc.).

**3.4. Quali progetti non potranno beneficiare di un contributo dell'Ufficio di coordinamento?**

- Progetti per i quali i rispettivi responsabili non sono in grado di garantire l'attuazione;
- ricerca di base;
- contributi annuali o contributi ai costi d'esercizio di organizzazioni;
- costi d'esercizio estranei al progetto sostenuto; ad esempio spese affrontate precedentemente;
- progetti incentrati principalmente sulla costruzione e l'esercizio di impianti infrastrutturali;
- acquisto di (grandi) parchi veicoli;
- sviluppo di veicoli.

Hanno **poche probabilità** di beneficiare di un contributo i progetti orientati principalmente alla comunicazione (es. seminari, congressi, campagne informative, mostre, manuali e pubblicazioni) invece che all'attuazione di misure concrete.

Per quanto possibile occorre evitare i doppi finanziamenti. Non hanno diritto a un contributo i progetti sostenuti direttamente o indirettamente da uno o più Uffici del DATEC nel quadro delle loro altre attività (ad es. attraverso agenzie e programmi di SvizzeraEnergia) e i progetti già sostenuti nell'ambito di misure di compensazione del CO<sub>2</sub> (tra l'altro Fondazione Centesimo per il clima/KliK, Myclimate).

#### 4. Termini

Il prossimo termine per la presentazione delle richieste di contributo è il **30 aprile 2021**. Si cercano progetti innovativi che possono essere realizzati nell'arco di due o tre anni. Il progetto dovrà essere concluso entro tale periodo.

#### 5. A quanto ammontano i contributi?

- I costi globali del progetto devono ammontare ad **almeno 50 000 franchi**.
- Il contributo massimo dell'Ufficio di coordinamento **non può superare il 40 per cento dei costi globali del progetto**<sup>4</sup>.
- In casi motivati sono possibili eccezioni.

#### 6. Chi può inoltrare una domanda di contributo?

I finanziamenti sono destinati a progetti svizzeri di enti pubblici (Cantoni, regioni, Comuni, incl. le cooperazioni con altri partner), dell'economia privata e di associazioni nonché federazioni svizzere. I contratti vengono conclusi con un soggetto giuridico (persona giuridica o fisica).

#### 7. Come avviene il controllo dei costi e degli effetti?

Per i progetti cofinanziati va presentato un controllo dei costi e degli effetti.

#### 8. Quali requisiti formali occorre rispettare?

Il modulo della domanda e i relativi allegati devono essere inoltrati per via elettronica (PDF) all'indirizzo [komo@bfe.admin.ch](mailto:komo@bfe.admin.ch) e in copia semplice per posta a: Ufficio federale dell'energia UFE, Sezione Mobilità, all'att. sig.ra Claudia Heer, 3003 Berna.

La documentazione completa per la presentazione della domanda comprende i seguenti documenti:

- bando di concorso (presente documento);
- modulo della domanda;
- spiegazioni relative al modulo della domanda (punti 5.8 e 8.2).

I documenti sono pubblicati sul seguente sito:

[www.svizzeraenergia.ch/como](http://www.svizzeraenergia.ch/como)

Le domande incomplete o inoltrate in ritardo non saranno prese in esame. Non si terrà alcuna corrispondenza in merito ai progetti che non sono stati presi in considerazione. È escluso il ricorso alle vie legali.

---

<sup>4</sup> Il margine di manovra finanziario per i contributi elargiti nell'ambito di COMO è limitato dal budget disponibile pari a 1 milione di franchi all'anno.

## **9. Seguito della procedura**

Le domande pervenute saranno esaminate allo scadere del termine di inoltro. Le decisioni sui contributi ai progetti sono prese di regola entro due mesi dallo scadere di tale termine. Di seguito i richiedenti saranno informati sull'esito della procedura e i progetti vincitori verranno comunicati in Internet.

## **10. Ulteriori informazioni**

Ufficio federale dell'energia UFE

Claudia Heer, responsabile del programma COMO

Sezione Mobilità

3003 Berna

Tel. 058 469 18 69

E-mail: [komo@bfe.admin.ch](mailto:komo@bfe.admin.ch)