



---

---

## Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile COMO

### **Bando di concorso - Tema: «Mobilità del tempo libero sostenibile » Criteri per la presentazione della domanda e per l'attribuzione dei contributi**

**Termine chiusura bando: 30 aprile 2019**

---

---

## 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 «trasporto individuale motorizzato», «trasporti pubblici» e «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.

Osservazione: i contributi a partire dal 2021 possono essere attribuiti solo a titolo provvisorio, visto che non è stata ancora presa la decisione in merito al seguito di COMO dopo il 2021 e occorre ancora autorizzare i relativi preventivi.

Il prossimo termine per la presentazione dei progetti è il **30 aprile 2019**. 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 che vertono sul **tema «Mobilità del tempo libero sostenibile»** (cfr. par. 2.1) godranno di un trattamento prioritario nella selezione per il bando in scadenza il 30 aprile 2019. Possono tuttavia essere presentati anche progetti che esulano da questa tematica centrale (cfr. altri temi al cap. 2.2.), a condizione che siano altamente compatibili con gli obiettivi generali dell'Ufficio di coordinamento (cfr. par. 3).

### **2.1. Tema «Mobilità del tempo libero sostenibile»**

#### **Premessa e problematica**

Il **tempo libero** è di gran lunga il **principale motivo di spostamento** in Svizzera. Nel 2015 circa il 40 per cento delle distanze percorse quotidianamente e quasi il 48 per cento dei tempi di percorrenza della popolazione residente in Svizzera erano da ricondurre ad attività del tempo libero<sup>1</sup>. Nel 2015 gli spostamenti quotidiani per attività del tempo libero ammontavano in media a 19 km, di cui 14,8 km in Svizzera e 4,2 km all'estero. Quasi **due terzi** degli spostamenti per attività del tempo libero in Svizzera sono avvenuti **in auto** (cfr. infografica allegata / cap. 11).

Le attività non sportive all'aperto, come ad esempio le passeggiate, le visite a parenti o amici, le attività sportive quali gli allenamenti di calcio o il jogging nonché le uscite gastronomiche sono i principali motivi della mobilità del tempo libero quotidiana (sia per quanto riguarda il numero di tragitti che le distanze percorse). Il trasporto individuale motorizzato è stato spesso il mezzo più utilizzato per i tragitti legati alle attività lavorative non remunerate, alle visite a parenti o amici e alle attività associative.

Se oltre alla mobilità del tempo libero quotidiana si contemplano anche i viaggi (lungi) con pernottamento, nel 2015 ogni persona residente in Svizzera ha percorso **nel tempo libero in media oltre 15 000 km**. Rispetto al 2005 ciò corrisponde a un aumento di 3300 km. La fa-

---

<sup>1</sup> La mobilité de loisirs en Suisse : état des lieux et évolution 2005-2015, Analyse du microrecensement mobilité et transport (rapporto in francese con riassunto in italiano), ARE novembre 2018

scia di età 18-24 anni, con quasi 19 000 km in media, ha effettuato gli spostamenti del tempo libero più lunghi.

In questo contesto la mobilità del tempo libero ha ripercussioni **sempre più importanti all'estero**. Nel periodo 2005 – 2015 sono più che raddoppiati in media gli spostamenti per attività del tempo libero all'estero delle persone residenti in Svizzera: dei 15 000 km all'anno summenzionati (mobilità del tempo libero quotidiana e viaggi), più della metà sono stati infatti percorsi all'estero.

Un'importante quota va attribuita **ai viaggi** di due o più giorni e in **particolare ai viaggi in aereo**. Questi ultimi sono aumentati notevolmente, sia per quanto riguarda la frequenza che le distanze percorse. In merito alle distanze percorse la quota nel 2015 è stata del 35 per cento rispetto al 19 per cento rilevato nel 2005. Nel 2015 le persone residenti in Svizzera hanno effettuato in media 5600 km di spostamenti per attività del tempo libero in aereo. In questo contesto è rilevante la crescente disponibilità di voli a basso costo.

La necessità d'intervento per garantire una mobilità del tempo libero efficiente e sostenibile è di conseguenza grande. Secondo la strategia della Confederazione Traffico del tempo libero<sup>2</sup>, occorre fare in modo che anche nel tempo libero vengano utilizzati i mezzi di trasporto che presentano maggiori vantaggi comparativi e garantiscono un flusso di traffico efficiente. Uno dei punti di forza del mercato del tempo libero in Svizzera è l'offerta turistica varia e interessante. Siccome molte offerte e destinazioni sono ben collegate con il sistema di trasporti pubblici, in linea di massima vi sono le condizioni per una maggiore utilizzazione dei TP. Lo stesso principio vale per gli spostamenti nel tempo libero nelle città e negli agglomerati, che spesso potrebbero essere effettuati anche a piedi o in bicicletta.

### Obiettivi auspicati

- La mobilità del tempo libero si deve svolgere in modo possibilmente **efficiente sotto il profilo energetico e nel rispetto dell'ambiente** (ad es. con offerte di «shared mobility» [carpooling, carsharing, bikeshring] o con veicoli elettrici [auto elettriche, e-scooter]).
- Anche i **viaggi del tempo libero all'estero** devono essere svolti possibilmente in modo efficiente sotto il profilo energetico e nel rispetto dell'ambiente.
- Laddove opportuno e possibile, occorre ridurre le **prestazioni di trasporto** per la mobilità del tempo libero (ad es. promuovendo attività del tempo libero di prossimità).
- La mobilità del tempo libero si deve svolgere **al di fuori delle ore di punta** (sfruttamento bilanciato delle offerte di trasporto disponibili).
- Nell'ambito della mobilità del tempo libero si devono promuovere **forme di mobilità con effetti positivi sulla salute** (bicicletta, l'andare a piedi).

---

<sup>2</sup> Vedi <https://www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/strategia-e-pianificazione/mobilitadeltempolibero.html>

## Possibili misure per raggiungere gli obiettivi

- Progetti che con l'ausilio della **digitalizzazione** (comunicazione, informazione, ticketing, offerte combinate ecc.) promuovono forme di mobilità sostenibili ed efficienti (ad es. sharing, pooling ecc.).
- Progetti pilota nei settori **comunicazione / marketing** e **public-private-partnership**, volti a promuovere spostamenti per attività del tempo libero efficienti e sostenibili (ad es. uscite gastronomiche, eventi culturali o sportivi).
- Soluzioni innovative per promuovere l'uso di offerte del tempo libero **di prossimità** e promuoverne la raggiungibilità con **forme di mobilità sostenibili** (promozione / utilizzazione di offerte esistenti, valorizzazione di spazi pubblici, interconnessione tra fornitori e utenti per le offerte del tempo libero, sostegno di azioni intese a promuovere forme di mobilità del tempo libero sostenibili quali gli spostamenti a piedi o in bicicletta ecc.).
- Iniziative di sensibilizzazione e di **interconnessione di diversi attori nel settore del turismo** nonché di **fornitori di offerte del tempo libero** (pubblico e privato) e di altri partner (associazioni e organizzazioni quali le associazioni sportive, Promozione Salute Svizzera, Pro Velo ecc.), per organizzare azioni comuni a favore di una mobilità del tempo libero efficiente, sostenibile e incentrata sull'attività fisica.
- Progetti pilota che sostengono un **comportamento in materia di mobilità da parte dei turisti** efficiente e sostenibile (sia per raggiungere la destinazione che nel luogo stesso; ad es. garantendo una buona raggiungibilità con i TP, offerte di sharing, trasferimento bagagli, collegamenti interessanti con sentieri pedonali e piste ciclabili ecc.).
- **Campagne di sensibilizzazione e offerte di scuole** per promuovere attività del tempo libero efficienti, rispettose dell'ambiente e incentrate sull'attività fisica (in Svizzera).
- Progetti innovativi per **viaggi in Svizzera e all'estero** per promuovere l'efficienza energetica e ridurre l'inquinamento ambientale del traffico del tempo libero (causato da viaggi in aereo e lunghi tragitti all'estero ecc.).
- Iniziative e progetti che promuovono gli spostamenti per attività del tempo libero **al di fuori delle ore di punta**.

## Ulteriori informazioni / basi / esempi

- Ufficio federale dello sviluppo territoriale (novembre 2018): **La mobilité de loisirs en Suisse: état des lieux et évolution 2005-2015, Analyse du microrecensement mobilité et transport** (rapporto in francese con riassunto in italiano); vedi

<https://www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/strategia-e-pianificazione/mobilitadeltempolibero.html>

- Ufficio federale di statistica / Ufficio federale dello sviluppo territoriale (2017): Comportamento della popolazione. Risultati del **Microcensimento mobilità e trasporti** 2015, Neuchâtel e Berna; vedi <https://www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/basi-e-dati/mcmt.html>
- Rapporto del Consiglio federale (2009): **Strategia della Confederazione Traffico del tempo libero**; vedi <https://www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/strategia-e-pianificazione/mobilitadeltempolibero.html>
- «**Soccermobile**» - spostamenti rispettosi dell'ambiente nell'ambito di eventi sportivi, sull'esempio di tornei di calcio giovanili; progetto sostenuto dal Centro di servizi per la mobilità innovativa e sostenibile 2006-2008; vedi <https://www.are.admin.ch/are/it/home/trasporti-e-infrastrutture/programmi-e-progetti/centro-di-servizi-per-la-mobilita-datec/progetti/progetti-scelti-2006.html>
- Campagna «**Sportlich zum Sport**» della città di Zurigo, 2009; vedi <https://www.stadt-zue-rich.ch/gud/de/index/departement/medien/medienmitteilungen/2009/april/090407a.html>
- Campagna «**Sportlich zum Sport**» nel Canton Berna, 2003; vedi [https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news\\_section\\_file/file/1677/kampagne-sportlich-zum-sport.pdf?lm=1418801127](https://www.mobilservice.ch/admin/data/files/news_section_file/file/1677/kampagne-sportlich-zum-sport.pdf?lm=1418801127)
- «**Nachhaltig zum Sport**» toolbox, informazioni ed esempi dell'Associazione traffico e ambiente ATA, Sezione Berna; vedi <https://www.vcs-be.ch/themen/nachhaltig-zum-sport/beispiele/>
- Attività dell'Associazione «**Bus alpin**»; vedi <http://www.busalpin.ch/de/partner.html>
- «**Bus della neve**»; vedi <https://schneetourenbus.ch/>
- «**Saubere Veranstaltungen**» / traffico & trasporti; vedi <https://saubere-veranstaltung.ch/Public/Page?pageld=23> oder auch [https://nachhaltige-events.ch/pdf/Chekliste%20Transport\\_D.pdf](https://nachhaltige-events.ch/pdf/Chekliste%20Transport_D.pdf)
- «**SvizzeraMobile**» la rete del traffico lento; vedi [www.schweizmobil.ch/it](http://www.schweizmobil.ch/it)

## 2.2. Progetti con 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 prece-

denti 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 e del traffico lento 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 2019**. Si cercano progetti innovativi che possono essere realizzati nell'arco di due o tre anni<sup>3</sup>. 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 federa-

---

<sup>3</sup> I contributi a partire dal 2021 possono essere attribuiti solo a titolo provvisorio, visto che non è stata ancora presa la decisione in merito al seguito di COMO dopo il 2021 e occorre ancora autorizzare i relativi preventivi.

<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.

zioni 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.

## **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)

