



Bando MOMOSO 2.0

# Modelli di mobilità sostenibile nei Comuni e regioni



Obiettivi e requisiti  
Criteri di valutazione  
Modulo di domanda

6. Maggio 2024

**SvizzeraEnergia per i comuni**  
**Programmi di mobilità**

Ufficio federale dell'energia UFE  
Sezione Mobilità  
Pulverstrasse 13  
Ittigen 3063

Referente:  
Martina Zoller  
martina.zoller@bfe.admin.ch

Versione del documento maggio 2024  
Tutti i diritti riservati Ufficio federale dell'energia UFE

Local-energy.swiss

## Contenuto

1	L'importante in breve	3
2	Contesto	3
2.1	Il ruolo dei Comuni	3
2.2	Programma e obiettivi	4
2.3	Temi centrali	5
2.4	Qual è il valore aggiunto per i Comuni e le regioni partecipanti?	7
3	Criteri del bando e ulteriori requisiti	8
3.1	Chi può candidarsi e presentare una domanda?	8
3.2	Requisiti per le domande	8
3.3	Analisi di implementazione e impatto MOMOSO 2.0	9
3.4	Procedura e copertura dei costi	11
3.5	Cosa non viene finanziato?	12
3.6	Criteri di valutazione delle domande	12
3.7	Procedura del bando e procedura di selezione	13
3.8	Requisiti formali per fare domanda	15
4	Modulo di domanda e supplementi	16
4.1	Modulo di domanda MOMOSO 2.0	16
4.2	Supplemento 1: requisiti per il concetto generale	16
4.3	Supplemento 2: requisiti per il piano di procedura	17
5	Anhang	18
5.1	Allegato 1: esempi da MOMOSO 1.0	18
5.2	Allegato 2: fattori di successo di MOMOSO 1.0	19
5.3	Allegato 3: schede informative	21

# 1 L'importante in breve

- «Comuni MOMOSO» (acronimo di modelli di mobilità sostenibili nei Comuni) è un programma di SvizzeraEnergia. Sostiene i Comuni e le regioni nello sviluppo di misure innovative per una mobilità efficiente dal punto di vista energetico e rispettosa dell'ambiente.
- MOMOSO si avvia alla seconda edizione, dopo che si è realizzato per la prima volta nel 2019. Grazie al bilancio positivo del primo progetto, si cercano nuovamente Comuni e regioni che vogliano sviluppare e mettere alla prova nell'arco di diversi anni approcci per la mobilità sostenibile.
- Il bando è rivolto ai Comuni con meno di 50'000 residenti. Sono possibili anche candidature da parte di più Comuni insieme (massimo 50'000 residenti).
- I Comuni e le regioni selezionati riceveranno consulenza e sostegno finanziario da parte di SvizzeraEnergia (fino a un massimo di 6 anni, max. CHF 550'000 per Comune/regione). Si prevede il sostegno di cinque Comuni/regioni nella fase di inizializzazione e di tre Comuni/regioni nella fase di implementazione.<sup>12</sup>
- Per il finanziamento è previsto un approccio in due tappe: durante una prima fase di inizializzazione (circa un anno) i Comuni/regioni selezionati sviluppano e avviano il loro progetto MOMOSO 2.0. Il progetto verrà poi realizzato in una successiva fase di implementazione della durata di massimo 5 anni.

## 2 Contesto

### 2.1 Il ruolo dei Comuni

I Comuni giocano un ruolo centrale nella promozione di una mobilità efficiente dal punto di vista energetico e rispettosa dell'ambiente. Oltre a svolgere compiti in virtù della sovranità (ad esempio nei settori dell'edilizia e della pianificazione), i Comuni dispongono di un ampio margine di manovra per l'attuazione di «misure volontarie», come quelle per pedoni e ciclisti. In particolare, per la loro vicinanza alla popolazione e alle istituzioni locali, possono avere un grande effetto di sensibilizzazione e dare l'esempio.

Tuttavia, nonostante la volontà politica, molti Comuni e regioni spesso non hanno le risorse finanziarie e di risorse umane per **sviluppare e testare misure e processi a favore di una mobilità sostenibile sul lungo termine**. Per questo motivo, SvizzeraEnergia sostiene Comuni e regioni tramite consulenze e finanziamenti nell'attuazione di progetti di mobilità pluriennali che fungano da modello.

---

<sup>1</sup> Il finanziamento si articola in due tappe: fase di inizializzazione max. 50'000 CHF, fase di implementazione max. 500'000 CHF

<sup>2</sup> Sono possibili anche candidature da parte di associazioni tra diversi Comuni. Nel caso in cui più Comuni presentino una domanda congiuntamente, l'importo massimo di sovvenzione vale per l'intero progetto congiunto MOMOSO (e non per Comune).

Nell'ambito del programma MOMOSO 1.0<sup>3</sup> in corso, durante la fase di inizializzazione sono stati finanziati cinque progetti nei Comuni di Wil, Aarau, Bülach/Dietikon/Meilen, Martigny e Riviera. Nella fase di implementazione, i progetti sono portati avanti da Wil e Aarau. All'epoca, si trattava di un bando a tematica aperta, seppure con un focus sul tema della mobilità condivisa.

Alla luce del bilancio positivo nella valutazione intermedia (2023)<sup>4</sup> di MOMOSO 1.0, SvizzeraEnergia ha deciso di indire un secondo bando di MOMOSO.

## 2.2 Programma e obiettivi

Con il sostegno a MOMOSO 2.0 per Comuni e regioni, SvizzeraEnergia persegue i seguenti obiettivi:

- Dare a Comuni e regioni un sostegno nell'arco di diversi anni mirato a sviluppare e testare **approcci per la mobilità sostenibile**.
- **Testare nel senso di «sperimentare sul campo»**: l'implementazione e la sperimentazione delle misure, la definizione di processi e le forme di Comunicazione e partecipazione sono tutti aspetti importanti. Il programma lascia volutamente spazio a idee non ancora del tutto maturate o sviluppate.
- Adottare un **approccio olistico per rafforzare la tematica della mobilità nei Comuni**: l'obiettivo è quello di realizzare progetti e avviare i processi necessari per ancorare la mobilità sostenibile nella politica e nelle strutture amministrative.
- **Riflettere in maniera ampia sul ruolo della mobilità**: nell'ambito del programma, è anche possibile presentare idee meno orientate al prodotto e più orientate al gruppo target e al quartiere, come nel caso del modulo «Luoghi a 15 minuti».
- Dare l'opportunità ai Comuni e alle regioni di MOMOSO 2.0 di esercitare un ruolo pionieristico rispetto ad altri Comuni e regioni. La **trasferibilità delle misure** ad altri Comuni e regioni dei processi sviluppati, nonché delle forme di comunicazione e di partecipazione, è un aspetto importante che dovrebbe mirare ad essere il più ampio possibile.

### Importante:

L'obiettivo del programma MOMOSO non è quello di attuare e sostenere *singole* misure. MOMOSO 2.0 ha lo scopo di creare una «nuova dinamica», **un processo verso la mobilità sostenibile nel Comune**. Le parti interessate devono essere sensibilizzate alle misure attuate mediante una **comunicazione** orientata ai gruppi target e tramite canali adeguati. Attraverso la **partecipazione**, i gruppi target sono attivamente coinvolti nei processi decisionali e di sviluppo del progetto MOMOSO.

<sup>3</sup> Link: [MOMOSO – modelli di mobilità sostenibile \(local-energy.swiss\)](https://www.local-energy.swiss)

<sup>4</sup> Link: [11496-B\\_Zwischenevaluation\\_MOMOSO\\_2023\\_09\\_19\\_Interface\(13\).pdf](#)

## 2.3 Temi centrali

Il bando MOMOSO 2.0 contiene moduli con proposte concrete di progetti e procedure, che hanno lo scopo di fungere da ispirazione e strumento di sostegno per i Comuni e le regioni che intendono presentare domanda. Per il bando sono stati definiti tre moduli obbligatori (moduli A-C) e cinque moduli tematici (moduli 1-5). Al momento della presentazione di un progetto, i Comuni e le regioni devono compilare tutti i moduli obbligatori e possono scegliere quali moduli tematici vogliono approfondire nell'ambito di MOMOSO 2.0. I progetti presentati devono includere almeno due temi centrali. È inoltre possibile includere nei progetti altri temi legati alla mobilità. Tuttavia, le proposte che riguardano i moduli tematici proposti avranno la priorità in base alla loro rilevanza. Ulteriori informazioni sui moduli si trovano nei capitoli 3.2 e 5.3.

Moduli obbligatori:				
Processo		Comunicazione		Partecipazione
Moduli tematici				
Mobilità attiva e leggera	Mobilità condivisa e hub di mobilità	Luoghi a 15 minuti	Logistica urbana e trasporto commerciale	Elettromobilità

Tabella 1: Moduli obbligatori e tematici in MOMOSO 2.0

### Moduli obbligatori:

#### **Modulo A: Processo (obbligatorio)**

MOMOSO 2.0 non persegue l'obiettivo di promuovere singole misure, ma piuttosto di avviare un processo all'interno dei Comuni e delle regioni verso una mobilità più sostenibile. In questo modo, si possono ancorare i processi per la mobilità sostenibile a concetti e strategie comunali e regionali, si possono rafforzare le strutture istituzionali e fornire risorse finanziarie e umane, e/o normative. MOMOSO 2.0 promuove l'implementazione e la ricerca di misure e processi nel campo della mobilità sostenibile e garantisce che le attività nuove e collaudate possano sopravvivere a lungo termine nei Comuni.

#### **Modulo B: Comunicazione (obbligatorio)**

La comunicazione è essenziale per divulgare le misure sviluppate e implementate e per sensibilizzare il gruppo destinatario. Lo spettro spazia dalle misure di accompagnamento individuali interne ed esterne all'implementazione di un'ampia campagna di comunicazione. Nella comunicazione, è particolarmente importante un inquadramento positivo del progetto, ovvero la comunicazione di messaggi positivi sul progetto, comprese le visioni e i principi guida con cui possono identificarsi il gruppo target, così come gli stakeholder politici, ma anche la popolazione. La scelta delle persone e delle istituzioni come mezzi di comunicazione o moltiplicatrici svolge un ruolo importante nella divulgazione delle misure.

## **Modulo C: Partecipazione (obbligatoria)**

La partecipazione garantisce il coinvolgimento e la collaborazione da parte dei gruppi target nei processi decisionali e di sviluppo. Il coinvolgimento dei gruppi destinatari è possibile attraverso varie modalità, come l'identificazione, lo sviluppo, l'attuazione e la valutazione delle misure. Inoltre, vi è una partecipazione a diversi livelli, come ad esempio la cooperazione e la consultazione, oppure nel contesto di workshop, eventi di partecipazione pubblica o eventi informativi<sup>5</sup>. Coinvolgendo i gruppi target, le loro esigenze vengono incluse già nel processo iniziale di pianificazione, aumentando così l'accettazione e l'identificazione con il progetto e tornando utili nel momento dell'implementazione.

## **Moduli tematici**

### **Modulo 1: Mobilità attiva e leggera**

Spostarsi mediante la forza del nostro corpo è rispettoso dell'ambiente e promuove la salute. La mobilità attiva e leggera comprende principalmente gli spostamenti a piedi e in bicicletta. Tuttavia, il modulo copre anche forme di mobilità che avvengono solo parzialmente grazie alla propria forza muscolare. Queste includono forme di micromobilità, come le bici elettriche o i monopattini elettrici. Questi possono facilitare la mobilità individuale e renderla più rispettosa dell'ambiente, e possono far parte della mobilità multimodale. Rientrano in questa categoria anche il miglioramento della cultura ciclistica, la sicurezza stradale o l'accesso pedonale di un determinato luogo.

### **Modulo 2: Mobilità condivisa e hub di mobilità**

Usare invece di possedere è il motto di questo modulo. La mobilità condivisa consente un uso più efficiente dei mezzi di trasporto, dato che molti veicoli sono attualmente poco sfruttati. In questo modulo possono essere presentati progetti come la dotazione di flotte comunali da mettere a disposizione della popolazione o la creazione di un sistema di noleggio biciclette<sup>6</sup>. I mezzi di trasporto condivisi possono spaziare dalle autovetture alla micromobilità come scooter o bici cargo.

### **Modulo 3: Luoghi a 15 minuti**

Nel programma MOMOSO 2.0, il tema della mobilità può e deve essere concepito in maniera ampia. Pertanto, sono ben accetti anche progetti orientati meno al prodotto e più al gruppo target. Nel modulo 3, luoghi a 15 minuti, lo sviluppo del quartiere è in primo piano. Nei luoghi a 15 minuti, tutto ciò che serve per la vita quotidiana può essere raggiunto in un quarto d'ora a piedi o in bicicletta. Questo include strutture commerciali, posto di lavoro, scuole, ma anche l'assistenza medica. Questo modulo può essere pensato in modo ampio e copre anche il tema della prevenzione del traffico. Ne fanno parte anche il coworking innovativo in paese o la riconversione temporanea degli spazi stradali.

---

<sup>5</sup> Si veda anche: SvizzeraEnergia per i Comuni (2023): Bussola della partecipazione per città e Comuni, azione per un futuro Comune (in tedesco Kompass Partizipation für Städte und Gemeinden, Handeln für eine gemeinsame Zukunft).

<sup>6</sup> Nota bene: nell'ambito di «MOMOSO 2.0», non è prevista la sovvenzione di costi per la costruzione di infrastrutture e per l'acquisto di veicoli.

#### **Modulo 4: Logistica urbana e trasporto commerciale**

La spina dorsale di tutti gli spazi residenziali è la garanzia di un adeguato approvvigionamento di beni. Con l'aumento del commercio online, sorgono nuove sfide. La mobilità sostenibile deve anche tenere conto della dimensione logistica. I concetti di trasporto, approvvigionamento e smaltimento dovrebbero migliorare l'efficienza e la compatibilità ambientale. In questo modulo è possibile presentare proposte per microhub, per nuovi concetti di consegna, oppure testare veicoli logistici alternativi o effettuare analisi delle esigenze.

#### **Modulo 5: Elettromobilità**

I Comuni e le regioni hanno modi diversi per supportare e promuovere l'elettromobilità. Possono attivarsi nei quattro campi d'azione pianificazione, funzione modello, infrastruttura e servizi, nonché informazione e consulenza<sup>7</sup>. Le possibilità di finanziamento includono, ad esempio, la pianificazione e l'esecuzione di un processo per la creazione e l'espansione di infrastrutture di ricarica, oppure agevolazioni a favore di aziende private per la realizzazione di infrastrutture di ricarica, mettendo a disposizione aree pubbliche<sup>8</sup>.

## **2.4 Qual è il valore aggiunto per i Comuni e le regioni partecipanti?**

Un finanziamento di SvizzeraEnergia nell'ambito di MOMOSO 2.0 consente a un Comune e a una regione di cercare, testare, avviare e implementare soluzioni e processi per una mobilità comunale e regionale sostenibile. La procedura in due fasi e il supporto pluriennale consentono di percorrere nuove strade «al di fuori dei quadri e dei processi esistenti». In questo modo, non solo è possibile raggiungere obiettivi (generali) di politica dei trasporti, ma il Comune o la regione possono assumere un ruolo pionieristico ed esemplare rispetto ad altri Comuni e regioni della Svizzera ed eventualmente anche oltre i confini nazionali. Il programma MOMOSO 2.0 promuove lo scambio di conoscenze tra i Comuni partecipanti, in modo che possano ispirarsi a vicenda e imparare gli uni dagli altri.

Altri risultati di una mobilità comunale e regionale più sostenibile sono una maggiore qualità abitativa e della vita e la promozione della salute per le persone residenti. Anche l'industria locale può beneficiare di centri cittadini attrattivi, offerte di merci e meno ingorghi sulle strade comunali.

---

<sup>7</sup> Si veda anche: SvizzeraEnergia (2022): Mobilità elettrica nei Comuni, guida all'azione con esempi pratici.

<sup>8</sup> Nota bene: nell'ambito di «MOMOSO 2.0», non è prevista la sovvenzione di costi per la costruzione di infrastrutture e per l'acquisto di veicoli. Il programma [ricarica-punto.ch](https://www.sve.ch/ricarica-punto) di SvizzeraEnergia promuove tramite bandi annuali lo sviluppo di approcci, metodi e concetti per progetti innovativi di «ricarica a destinazione». Anche qui non vengono finanziati progetti infrastrutturali.



## 3 Criteri del bando e ulteriori requisiti

### 3.1 Chi può candidarsi e presentare una domanda?

Il bando MOMOSO 2.0 si rivolge a **Comuni e regioni in Svizzera**.

- Si cercano proposte di Comuni e regioni con meno di 50'000 abitanti. Le proposte provenienti da grandi città e regioni non saranno prese in considerazione.
- In caso di presentazione di più Comuni insieme, l'iniziativa deve provenire dal livello comunale e non da un'unità amministrativa superiore. I Comuni devono già aver costituito un'area funzionale o far parte di un tale spazio; deve esistere una base di cooperazione tra i Comuni.
- I Comuni che hanno già beneficiato di una sovvenzione MOMOSO sono esclusi dal presente bando.
- Sono incoraggiate le collaborazioni con uffici o altre organizzazioni e istituzioni.

L'obiettivo è quello di garantire che la più ampia cerchia possibile di Comuni in Svizzera possa beneficiare dei processi e delle misure testati e che le esperienze fatte nell'ambito di MOMOSO 2.0 possano essere trasferite ad altri attori e Comuni.

### 3.2 Requisiti per le domande

La presentazione di un progetto richiede obbligatoriamente delle riflessioni per ognuno dei moduli obbligatori «processo», «comunicazione» e «partecipazione». Inoltre, nell'ambito di MOMOSO 2.0, i Comuni e le regioni devono trattare almeno due moduli tematici (predeterminati sulla base del tema o scelti autonomamente).

Per fornire assistenza nella presentazione del progetto e come ispirazione per i Comuni, sono state create delle schede informative sui moduli (cfr. capitolo 5.3). In esse, i moduli tematici sono illustrati con due esempi pratici e i moduli obbligatori processo, comunicazione e partecipazione sono descritti in modo pratico.

*I Comuni possono scegliere tra moduli tematici o proporre temi propri. Al momento della presentazione del progetto, non è necessario descrivere i moduli già in dettaglio. Piuttosto, è importante descrivere come il Comune intende affrontare i moduli selezionati.*

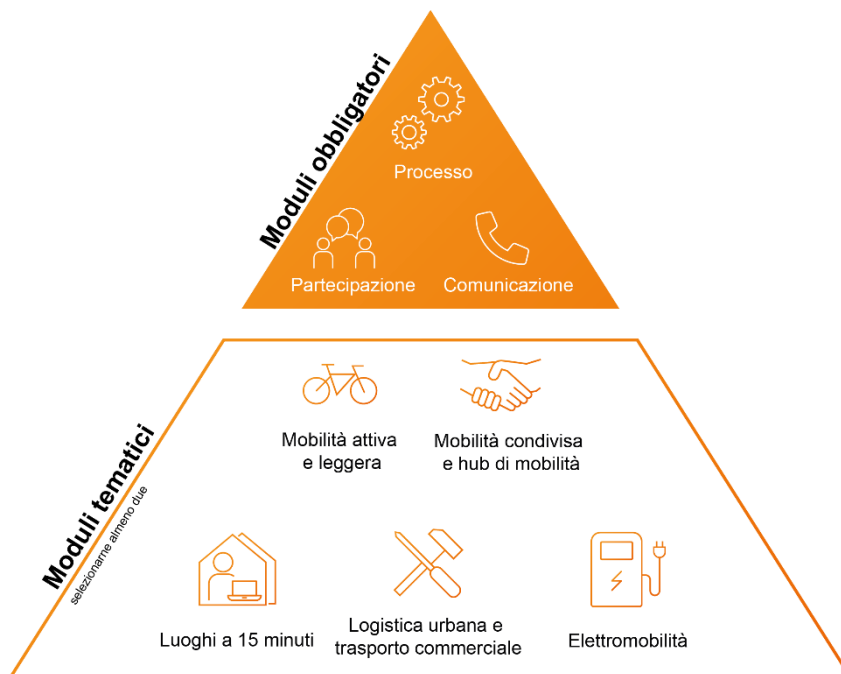


Figura 1: Moduli obbligatori e tematici in MOMOSO 2.0

### 3.3 Analisi di implementazione e impatto MOMOSO 2.0

Al fine di dimostrare lo stato di avanzamento e l'impatto dei progetti presentati, devono essere effettuati sia un monitoraggio continuo che una valutazione finale da parte dei partecipanti al progetto. La base per questo è un modello di impatto (Figura 2) con gli elementi di valutazione «input», «attività», «output», «outcome» e «impact», che rappresentano la logica schematica dell'impatto del progetto.

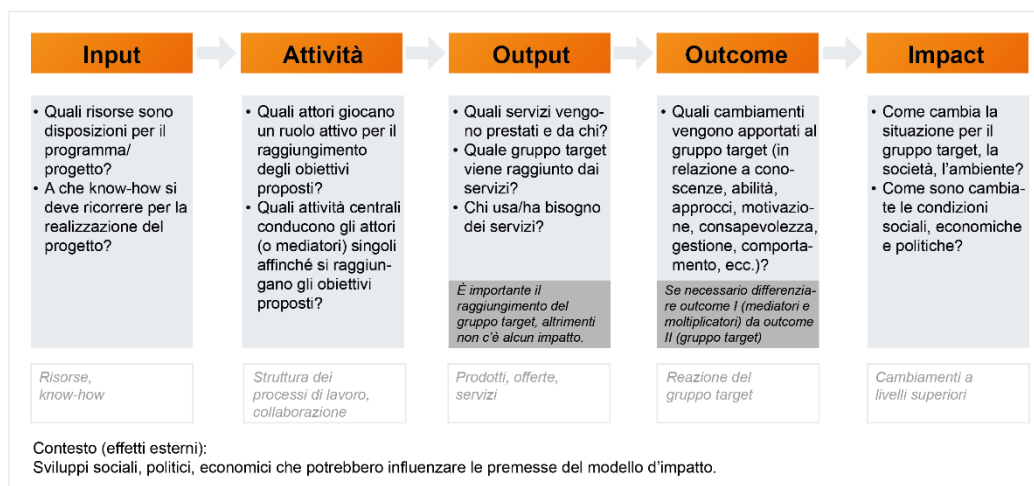


Figura 2: Modello d'impatto in cinque fasi. SvizzeraEnergia e Interface, luglio 2023.

Al momento dell'invio della domanda, deve essere presentato un semplice modello d'impatto. Questo deve essere costantemente sviluppato durante l'attuazione del progetto e funge da base per il monitoraggio, il controllo e la valutazione.

L'esecuzione di monitoraggio e controllo è necessaria per monitorare l'avanzamento di un progetto a livello di output e per garantire che le misure pianificate siano implementate. In questo modo si tiene traccia dello stato di implementazione delle misure. La valutazione, d'altra parte, analizza l'attuazione e l'effetto delle misure attuate, inclusi i moduli obbligatori partecipazione, comunicazione e processo. Questi includono, oltre al monitoraggio dei progressi, lo studio dei cambiamenti nel gruppo target<sup>9</sup> (livello di outcome) e la considerazione dei cambiamenti di livello superiore<sup>10</sup> (livello di impatto). Per l'analisi d'impatto, i Comuni devono redigere un modello d'impatto e condurre una verifica dello stato di avanzamento e una valutazione al termine del progetto. Inoltre, bisogna rendere operativi gli obiettivi del progetto devono e ricavare indicatori appropriati per monitorare il successo del processo e misurare l'impatto.

A livello di programma, è prevista una valutazione finale da parte dell'UFE, per la quale si avvarrà delle opinioni di promotrici, promotori e partner del progetto. Le conoscenze acquisite dal monitoraggio, dal controllo e dalla valutazione vengono utilizzate per la rendicontazione a livello comunale e federale. Aiutano a identificare misure efficaci e a scoprire potenziali di ottimizzazione nel corso del progetto.

Per quanto riguarda la partecipazione, sono di particolare importanza il coinvolgimento degli stakeholder, nonché l'accettazione e la progettazione del progetto orientate alle esigenze.

---

<sup>9</sup> Numero ed entità di attività, servizi, utilizzo da parte di gruppi target

<sup>10</sup> Riduzione TIM e altri obiettivi dei progetti MOMOSO

## 3.4 Procedura e copertura dei costi

Il finanziamento MOMOSO è suddiviso in **due fasi, una fase di inizializzazione e una fase di implementazione**. I Comuni e le regioni più piccoli, in particolare, hanno il vantaggio di poter avviare un processo senza dover svolgere ingente lavoro preliminare.

### Fase di inizializzazione

- La fase di inizializzazione dovrebbe essere creata in forma **iterativa**, ovvero non dovrebbe limitarsi esclusivamente al lavoro di ricerca e alla creazione di concetti. Seguendo la logica sperimentale di MOMOSO 2.0, le idee concettuali devono essere sottoposte a una prova pratica già nella fase di inizializzazione, acquisendo così una prima esperienza attraverso le operazioni di test delle singole misure. In primo luogo, i risultati della pratica possono confluire direttamente nel lavoro concettuale; in secondo luogo, l'approccio iterativo rafforza la visibilità del progetto e anche la legittimità in politica.
- **Durata:** circa 1 anno, presumibilmente marzo/aprile 2025 – marzo/aprile 2026
- **Finanziamento:** il sussidio di SvizzeraEnergia nella fase di inizializzazione ammonta a max. 50'000 CHF/Comune o regione e max. 40% dei costi computabili (sovvenzione).
- **Numero di Comuni e regioni partecipanti:** presumibilmente cinque

### Fase di implementazione

SvizzeraEnergia intende fornire un sostegno finanziario pluriennale ai Comuni e alle regioni nell'ambito di MOMOSO 2.0. Durante la fase di implementazione, è obbligatorio eseguire monitoraggio, controllo e valutazione del progetto.

- **Durata:** circa 5 anni, previsti a partire da giugno 2026
- **Finanziamento:** il contributo massimo di sovvenzione per questa fase è di 500'000 CHF per progetto<sup>11</sup>, massimo 40% dei costi computabili per un periodo massimo di cinque anni.
- **Numero di Comuni e regioni partecipanti:** presumibilmente tre
- **Assistenza tecnica:** se il Comune o la regione ha bisogno di assistenza tecnica esterna per l'attuazione del proprio progetto MOMOSO 2.0, le spese devono essere integrate nei costi del progetto. **Non vi è alcun ulteriore sostegno finanziario** da parte di SvizzeraEnergia per una consulenza specialistica.
- **Monitoraggio, controllo e valutazione:** i costi per il monitoraggio, il controllo e la valutazione del progetto "MOMOSO" devono essere integrati nella fase di implementazione. Non vi è alcun finanziamento aggiuntivo da parte di SvizzeraEnergia.

---

<sup>11</sup>Nel caso in cui più Comuni presentino una domanda congiunta, l'importo massimo di sovvenzione vale per l'intero progetto congiunto «MOMOSO 2.0» (e non per Comune).

- **Documentazione e comunicazione del progetto:** da parte di SvizzeraEnergia **non esiste alcun finanziamento separato e aggiuntivo** per la regolare documentazione e comunicazione (verso l'esterno) del progetto.

### 3.5 Cosa non viene finanziato?

- MOMOSO 2.0 non concede alcun sostegno finanziario per la costruzione di infrastrutture (ad es. infrastrutture di ricarica) o per l'acquisto di veicoli.
- Non possono venire ulteriormente finanziati da MOMOSO 2.0 progetti già sostenuti da altri programmi federali (come i progetti modello ARE, il finanziamento Città dell'energia, programmi di agglomerazione, ecc.).
- Non possono venire sostenuti progetti già in attuazione (per evitare le cosiddette «ripercussioni collaterali»).

### 3.6 Criteri di valutazione delle domande

I seguenti criteri sono fondamentali per la valutazione delle domande e la selezione dei Comuni e delle regioni. Nel concetto generale del progetto (cfr. **Error! Reference source not found.**) è necessario affrontare questi elementi:

- Qualità del progetto MOMOSO 2.0 presentato:
  - **Potenziale di trasferibilità e moltiplicazione:** viene stimato e valutato il potenziale di trasferibilità del progetto pianificato ad altri Comuni e regioni della Svizzera.
  - **Focus sui processi:** l'avvio di un processo verso una mobilità sostenibile è un elemento centrale di MOMOSO 2.0. Vengono stimate e valutate le potenzialità del processo di ancorarsi alla mobilità sostenibile in Comuni e regioni. Inoltre, si considera la disponibilità a lungo termine di risorse finanziarie e di personale, nonché il rafforzamento delle strutture istituzionali per garantire che le risorse necessarie siano disponibili per un periodo di tempo più lungo.
  - **Focus sulla comunicazione:** una parte essenziale di MOMOSO 2.0 è la comunicazione mirata del progetto. Sulla base di adeguate misure di accompagnamento alla comunicazione interne ed esterne e della scelta dei canali di comunicazione, è necessario accompagnare il progetto fin dall'inizio e diffonderlo a livello regionale.
  - **Focus sulla partecipazione:** la partecipazione dei gruppi target e degli stakeholder in varie modalità è fondamentale per attuare il progetto tempestivamente e con successo. Vengono valutati il coinvolgimento e la partecipazione dei gruppi target a diversi livelli di partecipazione, come workshop, eventi partecipativi o informativi.
  - **Focus tematico:** il bando è aperto in quanto a temi. La preferenza è data alle domande che tengono conto dei moduli tematici specificati nei progetti. È obbligatorio trattare almeno due temi rilevanti per la mobilità (cfr. cap. 3.2).

- **Contenuto innovativo:** il progetto e i suoi obiettivi devono essere il più possibile nuovi e innovativi. «Nuovo e innovativo» può riferirsi a singole misure, alla combinazione di varie misure, alla loro «concentrazione» (nel Comune o nella regione), alla loro sponsorizzazione e/o alla procedura per il loro sviluppo e attuazione. MOMOSO 2.0 promuove progetti considerati innovativi a livello locale<sup>12</sup>.
- Viene stimato e valutato il **potenziale per la riduzione o il trasferimento del traffico** (verso forme di mobilità sostenibili) o per il risparmio energetico attraverso il progetto pianificato.
- **Ente responsabile e figure chiave:** l'ente comunale responsabile del progetto deve essere ampiamente sostenuto da «figure chiave» (coinvolgimento della politica, dell'industria, delle associazioni, ecc.).
- **Basi:** può essere vantaggioso che il progetto pianificato dal Comune o dalla regione si basi su concetti esistenti (ad es. programma legislativo, pianificazione direttrice) o processi esistenti (ad es. Città dell'energia, partecipazione della popolazione).

### 3.7 Procedura del bando e procedura di selezione

Nell'ambito del presente **bando**, ai Comuni e alle regioni interessate è richiesta la stesura di due brevi concetti (6-10 pagine). I requisiti in dettaglio sono descritti nel capitolo 3.7 e nel capitolo 3.8. I Comuni e le regioni hanno sei mesi di tempo per presentare la domanda.

- un **CONCETTO GENERALE**, che descrive a grandi linee l'intero progetto MOMOSO 2.0 pianificato
- un **PIANO DI PROCEDURA** per il **primo anno** del progetto MOMOSO 2.0 (=fase di inizializzazione)

Durante la fase di apertura del bando, SvizzeraEnergia organizzerà webinar per informare e presentare il programma MOMOSO 2.0 e i moduli tematici. Questi sono pensati come strumenti di aiuto e per eventuali chiarimenti per i Comuni e per le regioni. I webinar saranno registrati e successivamente pubblicati sul sito web di SvizzeraEnergia.

Una volta chiuso il bando, i documenti presentati saranno valutati da rappresentanti di SvizzeraEnergia o da un gruppo di accompagnamento di figure esperte in materia. Sulla base di ciò, si prevede la selezione di cinque Comuni e regioni, che verranno invitati ad iniziare il loro progetto MOMOSO 2.0 e ad elaborare in dettaglio la procedura successiva.

Durante la prima fase (= fase di inizializzazione), i Comuni e le regioni selezionati vengono sostenuti finanziariamente da SvizzeraEnergia. Al termine della fase di inizializzazione si redige un piano dettagliato del progetto MOMOSO 2.0. Sia il Comune o la regione che SvizzeraEnergia decideranno in merito all'attuazione definitiva del progetto. In caso di decisione positiva da entrambe le parti, viene redatto un contratto di sovvenzione e determinato l'importo esatto del finanziamento e la

---

<sup>12</sup>A tal fine, il contenuto innovativo viene confrontato con Comuni simili.

durata del sostegno da parte di SvizzeraEnergia. Solo in seguito inizia la fase di implementazione vera e propria.

La seguente tabella mostra la procedura e la procedura di selezione in più fasi del programma MOMOSO 2.0.

### Procedura MOMOSO 2.0

Cosa?	Come? / Descrizione	Quando?	Chi?
Apertura bando MOMOSO 2.0	Documenti del bando accessibili su <a href="http://www.svizzeraenergia.ch">www.svizzeraenergia.ch</a> .  <i>Comunicazione del bando su diversi canali e moltiplicatori (ad es. Città dell'energia, Associazione dei Comuni, ecc.)</i>	maggio 2024	SvizzeraEnergia / Sezione Mobilità UFE
Webinar per Comuni e regioni	Realizzazione di webinar per informare e presentare il programma/i moduli e per chiarimenti	Webinar 1: 25 giugno 2024, ore 9-10;  Webinar 2: 10 settembre, ore 14-15	SvizzeraEnergia / Sezione Mobilità UFE  Ufficio di pianificazione esterno
Presentazione domande	Termine circa ½ anno	31 ottobre 2024	Comuni e regioni
Valutazione delle domande pervenute  Selezione Comuni o regioni per la fase di inizializzazione	Valutazione delle domande da parte di rappresentanti dell'UFE in consultazione con altre figure specialiste  Stipulazione del contratto per la fase di inizializzazione tra Comune o regione e SvizzeraEnergia	fine 2024/inizio 2025	SvizzeraEnergia / Sezione Mobilità UFE  Gruppo di accompagnamento MOMOSO 2.0 (istanza specializzata)
Fase di inizializzazione MOMOSO 2.0	Durata di circa 1 anno  Sviluppo del piano dettagliato con il supporto finanziario di SvizzeraEnergia	previsto marzo/aprile 2025	Max. 5 Comuni e regioni selezionati  UFE  eventualmente altro personale specializzato
Fine della fase di inizializzazione	Il piano dettagliato con le misure, la procedura, la sponsorizzazione, il finanziamento, ecc. è stato elaborato ed è pronto.	previsto marzo/aprile 2026	Comuni e regioni

---

Decisione sull'implementazione	Decisione sulla continuazione/implementazione da parte del Comune, della regione o dell'ente responsabile; decisione di sovvenzione (durata e importo del contributo) da parte di SvizzeraEnergia Stipulazione del contratto per la fase di implementazione tra Comune o regione e SvizzeraEnergia	previsto da marzo/aprile 2026 a presumibilmente giugno 2026	Comuni e regioni selezionati  SvizzeraEnergia / Sezione Mobilità UFE Gruppo di accompagnamento MOMOSO 2.0 (istanza specializzata)
Inizio della fase di implementazione	Durata di circa 5 anni	previsto da giugno 2026	supporto specialistico Comuni e regioni selezionati inclusi monitoraggio, controllo e valutazione

---

Tabella 2: Procedura MOMOSO 2.0

### 3.8 Requisiti formali per fare domanda

Le domande devono includere i seguenti documenti:

- Modulo di domanda compilato e firmato (cfr. cap. 4)
- Allegato 1: CONCETTO GENERALE del progetto MOMOSO 2.0 pianificato → *Requisiti secondo il cap. 4.1*
- Allegato 2: PIANO DI PROCEDURA per il primo anno (=fase di inizializzazione) → *requisiti secondo il cap. 4.2*

Le domande devono essere presentate in modo completo e secondo i termini di scadenza, in lingua tedesca, francese o italiana in **design semplice per posta** e in formato elettronico **via e-mail** a:

Ufficio federale dell'energia, Sezione Mobilità, Martina Zoller, 3003 Berna, [martina.zoller@bfe.admin.ch](mailto:martina.zoller@bfe.admin.ch)

Scadenza presentazione domanda: **31 ottobre 2024**.

Le domande incomplete o presentate dopo la scadenza del bando non hanno diritto alla valutazione. Si prenderà contatto solo con gli enti dei progetti presi in considerazione. Si esclude il ricorso alle vie legali.



## 4 Modulo di domanda e supplementi

### 4.1 Modulo di domanda MOMOSO 2.0

Scarica il modulo di domanda [qui](#).

### 4.2 Supplemento 1: requisiti per il concetto generale

La preghiamo di descrivere, per quanto possibile e noto, un **concetto generale di 6-10 pagine** sul suo progetto da attuare nell'ambito di MOMOSO 2.0 con il sostegno di SvizzeraEnergia. Il concetto generale dovrebbe coprire l'intera durata del progetto pianificato (diversi anni).

Si prega di fare attenzione e di rispondere in particolare ai seguenti punti e domande:

- Quali sono il contesto di partenza e la motivazione per il suo progetto?
- Cosa desidera ottenere con il suo progetto? Quali sono gli obiettivi e come viene verificato il loro raggiungimento?
- Descrivere, se possibile e già noto, la procedura prevista e/o le misure previste.
- Quali processi sono prevedibilmente rilevanti per il suo progetto? Quali tipi di comunicazione intende utilizzare e in che modo raggiungerà il gruppo target e le parti interessate? Come viene garantita una forma adeguata di partecipazione?
- Quali moduli tematici vengono affrontati? E/o quale modulo sviluppato autonomamente viene integrato nel progetto?
- Qual è la particolarità del suo progetto? Cosa c'è di nuovo e innovativo<sup>13</sup> ?
- Si prega di indicare chi è coinvolto o dovrebbe essere coinvolto nel progetto (responsabile del progetto e organizzazione del progetto). Quali sono le «figure chiave»? Che ruolo hanno?
- In che modo il suo progetto sostiene una mobilità efficiente dal punto di vista energetico e rispettosa dell'ambiente? Quali effetti di trasferibilità può ottenere?
- Il suo progetto si basa su concetti e/o processi esistenti nel Comune? Se sì, su quali? Ad esempio: programmi legislativi, processo Città dell'energia, pianificazione direttrice, processi partecipativi con la popolazione, ecc.
- Perché il sostegno di SvizzeraEnergia è necessario per il suo progetto?
- In che ambiti vede dei rischi nel suo progetto? Come potrebbe contrastarli?

---

<sup>13</sup> "MOMOSO 2.0" include anche misure che sono considerate *innovative* solo a livello locale.

### 4.3 Supplemento 2: requisiti per il piano di procedura

Durante la fase di inizializzazione (primo anno), i Comuni e le regioni selezionati hanno la possibilità di avviare il loro progetto con il sostegno finanziario di SvizzeraEnergia e di elaborare in dettaglio la procedura successiva.

Si prega di stendere un **piano di procedura di 6-10 pagine** che descriva come desidera procedere **durante la fase di inizializzazione**. Quali processi desidera avviare in questo primo anno, quali partner devono essere coinvolti o, se necessario, quali misure devono già essere affrontate e implementate.

In particolare, si prega di fornire informazioni sui seguenti punti:

- Organizzazione del progetto (persone e istituzioni coinvolte, figure chiave, i loro ruoli e compiti)
- Procedura con pianificazione approssimativa di tempistiche/misure e risultati (intermedi) attesi (punti cardine)
- Budget (esclusivamente per la fase di inizializzazione) con costi per il personale e per i materiali, prestazioni proprie ed eventuali costi di terzi
- Informazioni sul finanziamento della fase di inizializzazione al netto del contributo di sovvenzione di SvizzeraEnergia di max. 50'000 CHF o max. 40% dei costi computabili

Al termine della fase di inizializzazione, deve essere steso un **piano dettagliato per l'intero progetto MOMOSO 2.0** che illustri le fasi successive di procedura e attuazione.

## 5 Anhang

### 5.1 Allegato 1: esempi da MOMOSO 1.0

Nell'ambito del programma MOMOSO 1.0, sono stati finanziati cinque progetti nei Comuni di Wil, Aarau, Bülach/Dietikon/Meilen, Martigny e Riviera. Attualmente, i progetti Wil e Aarau sono in fase di implementazione.

#### Aarau

Nell'ambito di «MOMOSO - Aarau, la città modello della condivisione» (progetto iniziato nel 2022) la città di Aarau sta lavorando a un cambiamento culturale: la condivisione dovrà diventare una cosa ovvia e quotidiana. Condividendo i veicoli, i beni, lo spazio e il tempo sarà possibile evitare spostamenti inutili e risparmiare risorse (energia). L'attenzione di MOMOSO Aarau è focalizzata sui seguenti ambiti d'intervento: «mobilità e logistica urbana», «mobilità e tempo libero» e «mobilità e lavoro». Il minimo comune denominatore dei tre ambiti d'intervento è l'approccio della condivisione. L'attenzione è altresì focalizzata sia sulla popolazione urbana (in generale e con l'attenzione mirata sui quartieri) che sulle imprese (in generale e con l'attenzione mirata su cluster territoriali).<sup>14</sup>

#### Obiettivi

- Promuovere una cultura della condivisione dei beni, del tempo e degli spazi in modo che in particolare gli spostamenti con mezzi di trasporto motorizzati privati diventino superflui
- Ridurre e gestire in modo più efficiente i volumi di traffico in città attraverso la condivisione dei mezzi di trasporto
- Spostarsi con maggior frequenza con i mezzi di trasporto pubblico, in bicicletta e a piedi
- Utilizzare in modo più efficiente l'automobile

#### Wil

Nell'ambito del progetto «MOMOSO Wil – attivi. smart. condivisi.» (progetto iniziato nel 2021) la città di Wil raccoglie i principi esistenti e nuove idee relative al «piano di mobilità intelligente», basandosi sulla partecipazione e su partenariati pubblici privati. Il futuro della mobilità di Wil dovrà essere plasmato insieme alla popolazione, alla politica, all'amministrazione, alle imprese, ai fornitori di servizi di mobilità e ad altri attori. L'attenzione sarà focalizzata sui seguenti ambiti d'intervento: «Human Powered Mobility», «Shared Mobility», «Smart Logistics» ed «E-Mobility». Complessivamente il Comune MOMOSO di Wil intende promuovere il futuro della

---

<sup>14</sup> SvizzeraEnergia (2024): MOMOSO – Aarau, la città modello della condivisione. Link: <https://www.local-energy.swiss/it/programme/mobilitaet/monamo/monamo-arau.html#/>.

mobilità in una piccola città e sta vagliando singole soluzioni di mobilità – siano esse già collaudate, sviluppate di recente o combinate in modo intelligente – con una visione d'insieme di uno spazio urbano attraente, vivace e attento alla salvaguardia delle risorse.<sup>15</sup>

### Obiettivi

- Implementazione di soluzioni di mobilità sostenibili, a impatto neutro sul clima e di minimo ingombro spaziale per giovani e meno giovani
- Promuovere una scelta intelligente dei mezzi di trasporto in una città delle vie brevi
- Aumentare l'efficienza energetica e rafforzare gli sforzi di smart city mirati a diventare una società a 2000 watt
- Sfruttare le sinergie tra i vari attori, strategie e iniziative (esistenti) nella città di Wil

Il processo di Wil è un esempio di successo della prima fase di MOMOSO e viene descritto in dettaglio nell'allegato 3 (schede informative sui moduli).

## 5.2 Allegato 2: fattori di successo di MOMOSO 1.0

Nella valutazione della prima fase di «MOMOSO Comuni» si possono dedurre fattori di successo sia dal punto di vista concettuale che dal punto di vista dell'implementazione<sup>16</sup>. Vengono presi in considerazione i progetti di Wil e Aarau, ma anche i risultati degli altri tre progetti non portati avanti dai Comuni.

Nella **fase di inizializzazione**, in cui sono in primo piano le questioni concettuali, i seguenti punti si sono rivelati promettenti per garantire il successo del progetto:

- **Menzione esplicita e inclusione del progetto MOMOSO presso i Comuni** (idealmente vincolante per le autorità) per legittimare il progetto e poter ricorrere ad importanti risorse per l'implementazione.
- **Apertura nello sviluppo delle misure:** inclusione di nuovi input per misure da parte della popolazione nonché di figure esperte e possibili partner attuatori.
- Attivo **coinvolgimento della popolazione** nel processo
- **Framing positivo del progetto:** è fondamentale creare una storia/visione positiva.
- Elevata visibilità grazie ad una **comunicazione completa**, come ad esempio tramite la creazione di un sito web

---

<sup>15</sup> SvizzeraEnergia (2024): MOMOSO Will – active.smart.shared. Link: <https://www.local-energy.swiss/it/programme/mobilitaet/monamo/monamo-wil.html#/>.

<sup>16</sup> Interfaccia (2023): Relazione della valutazione intermedia del programma Modelli di mobilità sostenibile nei Comuni (Comuni MOMOSO).

- Interpretazione iterativa dello sviluppo del concetto ed **esecuzione di fasi di test iniziali** delle misure, in modo che le esperienze acquisite possano confluire nel lavoro concettuale.
- **Pensare in modo ampio l'argomento mobilità** e non limitarsi a questioni di pianificazione del traffico.
- Ai Comuni si consiglia una **prima fase di test** per poter integrare nel processo le opinioni degli stakeholder e della popolazione. In questo modo è possibile stimare la fattibilità delle idee già nelle prime fasi del progetto.

Per la **fase di implementazione**, i seguenti punti si sono rivelati promettenti per garantire il successo del progetto:

- Assunzione della gestione del progetto da parte di una persona (impegnata) con sufficienti risorse di tempo all'interno dell'amministrazione
- Utilizzo attivo dei contatti esistenti con attori esterni all'amministrazione e partenariati tra settore pubblico e settore privato
- Sostegno a livello politico
- Rete di partner interni ed esterni profondamente motivati e comunicazione di accompagnamento dei successi del progetto, che a loro volta motivano i partner, l'amministrazione e la politica
- Eventuale assistenza da parte di un ufficio di consulenza esterno in caso di carenza di personale. Gli uffici esterni possono svolgere un ruolo importante nel progetto. Tuttavia, la loro funzione dovrebbe essere solo consultiva.
- I ruoli devono essere chiaramente distribuiti tra i partecipanti.
- Ricerca di comitati che dal punto di vista dei partner attuatori (ad es. fornitori di mobilità), servono allo scopo di un'implementazione efficiente ed efficace (invece di fungere da deterrente).
- Il programma «MOMOSO» dovrebbe essere inteso come "booster" da sfruttare, come una finestra di opportunità per aiutare i partner di implementazione a dar voce a potenziali idee o per aiutarli a diffonderle più ampiamente.
- Si dovrebbe fornire un ampio mix di misure, tra cui un accompagnamento alla comunicazione del progetto complessivo. Misure diverse e collegate tra loro rafforzano la visibilità di un progetto e consentono una maggiore efficacia, in quanto si rivolgono a diversi gruppi target.

## 5.3 Allegato 3: schede informative

### Modulo tematico 1: Mobilità attiva e leggera

#### Burgdorf, modello di città pedonale e ciclabile

##### Breve descrizione

Nel 1995, in seguito ad un processo di varie fasi, la città di Burgdorf è stata scelta come città modello pedonale e ciclabile. Il progetto è stato suddiviso in due fasi quinquennali (1996-2001, 2002-2006). Gli obiettivi della prima fase erano aumentare la quota del traffico pedonale e ciclistico, migliorare la sicurezza stradale e ridurre il consumo di carburante nel traffico urbano. Le misure della prima fase sono state la creazione di zone di incontro, un servizio di consegna a domicilio e una velostazione sorvegliata. Altri progetti hanno riguardato la sicurezza del percorso casa-scuola, la sicurezza negli spazi pubblici, un sistema di guida pedonale, l'azione «in giro a Burgdorf con lo sport» (in tedesco «sportlich unterwegs in Burgdorf») e modelli di attraversamento delle strade principali. La seconda fase (2002-2006), basata sulle misure della prima fase, si è concentrata sull'interfaccia tra le modalità di trasporto e sul rafforzamento della consapevolezza dei mezzi di trasporto più rispettosi dell'ambiente. Sono stati realizzati in totale 22 progetti, che da un lato rappresentano una base di esempio per altre città e dall'altro hanno portato ad adeguamenti della legislazione.

##### Valutazione

Valore aggiunto e fattori di successo	Difficoltà e sfide
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rapida realizzazione della zona di incontro come punto di identificazione/progetto modello</li> <li>- Buon mix di misure mirate, nonché la sperimentazione di nuovi approcci nel traffico pedonale e ciclistico</li> <li>- Coinvolgimento attivo delle imprese e del commercio al dettaglio</li> <li>- Buona politica di informazione e comunicazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grandi differenze a seconda del sottoprogetto per quanto riguarda il tipo di progetto, le dimensioni e l'utilizzo delle risorse</li> <li>- Mancanza di basi giuridiche</li> <li>- Collegamento dei progetti di follow-up al successo dei progetti già implementati</li> <li>- Costanza delle risorse umane per un lungo periodo di</li> <li>- Tempo</li> <li>- Cambiamento di governo</li> <li>- Reti ampliabili con comuni vicine</li> </ul>

Processo	Comunicazione	Partecipazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Organizzazione efficiente tra i diversi gruppi di competenza</li> <li>- Direzione come „esecutivo“ della città modello pedonale e ciclabile. Responsabile della gestione operativa quotidiana del progetto e della preparazione delle attività per le riunioni della commissione di progetto</li> <li>- Commissione di progetto come „legislativo“, responsabile dell'orientamento strategico delle attività e delle decisioni su come usare le risorse finanziarie disponibili</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunicazione mirata sia interna che esterna (popolazione della città e della regione di Burgdorf, ambienti professionali interessati, pubblico in generale)</li> <li>- Utilizzo dei seguenti elementi di comunicazione: newsletter semestrale, sito web proprio, orientamenti per i media, giornate d'azione, aperitivi di mobilità</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Stretta collaborazione con imprese, rivenditori al dettaglio, associazioni e popolazione</li> <li>- Eventi informativi specifici per il progetto, partecipazione pubblica e workshop</li> </ul>

##### Informazioni generali sul comune

**Nome:** Burgdorf  
**Numero di residenti:** 14'410 (1996), 14'856 (2006), 17'083 (2023)  
**Referente/ufficio:** Città di Burgdorf, Baudirektion, Lyssachstrasse 92, Postfach 1540, 3401 Burgdorf  
**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** Imprese e industrie di Burgdorf, comune politico di Burgdorf, Canton Berna, associazioni di categoria nazionali come SvizzeraEnergia per i comuni, IG Velo Svizzera e TCS, Ufficio federale dell'energia (UFE)

##### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 1996-2006  
**Stato del progetto:** Completato  
**Promotore:** Programma federale di risparmio energetico «Energia 2000» (oggi SvizzeraEnergia)  
**Costo:** 1'900'000 CHF  
**Finanziamento:** Finanziato dall'Ufficio federale del settore dell'energia (ora UFE)

##### Collegamenti utili

[https://www.infras.ch/media/filer\\_public/7f/10/7f10d2f8-4769-46fe-a51c-056cd967c5f0/b7106a-04c\\_eval\\_fuvemo\\_schlussbericht.pdf](https://www.infras.ch/media/filer_public/7f/10/7f10d2f8-4769-46fe-a51c-056cd967c5f0/b7106a-04c_eval_fuvemo_schlussbericht.pdf)  
<https://www.burgdorf.ch/wAssets/docs/Baudirektion/Verkehr/FuVeMo-Abschlussbericht.pdf>  
<https://www.burgdorf.ch/de/stadtportraet/verkehr/langsamverkehr.php>



## Modulo tematico 1: Mobilità attiva e leggera

### Regio Frauenfeld: «Mein Weg – unser Netz»

#### Breve descrizione

Reti di percorsi pedonali attraenti contribuiscono molto alla qualità della vita, ad esempio promuovendo l'attività fisica giornaliera, l'identificazione con lo spazio aperto e l'interazione tra diversi quartieri e istituzioni pubbliche. La città di Frauenfeld e i comuni di Gachnang, Matzingen e Neunforn si impegnano quindi a favore di una rete di percorsi pedonali efficiente e attraente. Un quartiere di Frauenfeld e dei comuni partner è stato utilizzato per mostrare come i percorsi pedonali possano essere sistematicamente registrati e resi più attraenti. Al centro di tutto ciò stava la partecipazione della popolazione. Utilizzando un approccio iterativo, i risultati delle ispezioni, dei workshop e degli eventi di cooperazione sono stati progressivamente inclusi nella pianificazione e rilevamento di ostacoli, punti deboli, punti di attraversamento difficili e connessioni mancanti dei sentieri. A seguito dei processi partecipativi, si è svolto un sopralluogo con Mobilità pedonale Svizzera. I rapporti finali raccolgono le raccomandazioni e propongono sia soluzioni rapide che misure a medio e lungo termine.

#### Valutazione

Valore aggiunto e fattori di successo	Difficoltà e sfide
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunicazione interna ed esterna continuativa</li> <li>- Ampio processo partecipativo</li> <li>- Forte interesse e impegno da parte di scuole (a causa della scarsa sicurezza nei tragitti casa-scuola), istituzioni per le persone anziane, associazioni sportive, altri gruppi e parti interessate, in particolare il settore della promozione della salute</li> <li>- Installazione di una cassa di risonanza cantonale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grado di successo dei metodi partecipativi a seconda del comune</li> <li>- Trovare un formato adatto per l'elaborazione dei risultati del progetto complessivo</li> <li>- Attuazione complessa e lunga delle misure di pianificazione a causa della legislazione cantonale e delle diverse competenze</li> </ul>

Processo	Comunicazione	Partecipazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Definizione degli obiettivi insieme al municipio e alla direzione del progetto</li> <li>- Analisi degli stakeholder, di tutte le persone chiave e gruppi interessati</li> <li>- Workshop con le persone chiave e raccolta dei primi risultati</li> <li>- Sviluppo di un concetto di indagine individuale e di un approccio metodologico</li> <li>- Pianificazione e indagine dei processi partecipativi nei comuni</li> <li>- Analisi dei risultati</li> <li>- Formulazione di raccomandazioni per l'attuazione</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Eventi di lancio pubblici all'inizio del progetto</li> <li>- Il sito web della Regio Frauenfeld e dei comuni partecipanti fornisce regolarmente informazioni sullo stato del progetto</li> <li>- Utilizzo dei canali di comunicazione di Regio Frauenfeld (ad es. scambio di esperienze, riunioni del comitato e riunione dei delegati)</li> <li>- Utilizzo dei canali di comunicazione di Mobilità pedonale Svizzera</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Workshop pubblici di lancio</li> <li>- Realizzazione di eventi di partecipazione specifici per comuni/quartieri: Format di gruppo con «stazioni di narrazione», passeggiate con vari gruppi di stakeholder, world café, laboratori pop-up, cassette dei commenti, contributi digitali, workshop e sopralluoghi con scolaresche.</li> <li>- Evento di chiusura con presentazione di rapporti finali, soluzioni rapide nonché misure a medio e lungo termine</li> </ul>

#### Informazioni generali sul comune

**Nome:** Frauenfeld, Gachnang, Matzingen e Neunforn  
**Numero di residenti:** Frauenfeld: 26'093, Gachnang: 4'564, Matzingen: 3'112, Neunforn: 1'088  
**Referente/ufficio:** Sabina Ruff, Città di Frauenfeld, Amt für Kommunikation und Wirtschaftsförderung, Abteilung Sozialraum, sabina.ruff@stadtfrauenfeld.ch, Tel.: 052 724 52 40  
**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** Regio Frauenfeld, Città di Frauenfeld, Mobilità pedonale Svizzera

#### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 2020–2024  
**Stato del progetto:** Completato  
**Promotore:** Progetto pilota Sviluppo territoriale sostenibile (in tedesco, Nachhaltige Raumentwicklung) 2020–2024  
**Costo:** 240'000 CHF  
**Finanziamento:** -

#### Collegamenti utili

<https://www.regiofrauenfeld.ch/modellvorhaben/>  
[https://www.regiofrauenfeld.ch/fileadmin/user\\_upload/221124\\_Zwischenstand\\_Modellvorhaben-Mein-Weg-UnserNetz.pdf](https://www.regiofrauenfeld.ch/fileadmin/user_upload/221124_Zwischenstand_Modellvorhaben-Mein-Weg-UnserNetz.pdf)  
<https://fussverkehr.ch/meinweg/>  
<https://www.aren.admin.ch/dam/aren/de/dokumente/raumplanung/dokumente/modellvorhaben/Poster/regiofrauenfeld.pdf.download.pdf/4-1-meinweg-unser-netz-partizipative-erhebung-in-der-regio-frauenfeld.pdf>

## Modulo tematico 2: Mobilità condivisa e hub di mobilità

### Sharehausen

#### Breve descrizione

La città di Sciaffusa ha acquisito esperienza nel campo della mobilità condivisa in un processo di varie fasi. È stata sviluppata un'idea per le offerte di condivisione, basata sulla posizione e sui bisogni, rivolta esplicitamente a diversi gruppi di utenti. Nell'autunno 2022, nell'ambito di un concorso di idee, sono state selezionate tre offerte di condivisione per una fase sperimentale: TIER con «Fase sperimentale con monopattini elettrici e bici elettriche», smargo con «Shared Micro Cargo» e Mobility con «Carsharing per tutti». Dall'estate del 2023, si può beneficiare di queste offerte nel traffico urbano. Un abbonamento annuale gratuito a Mobility crea delle alternative alle auto personali, specialmente per le persone residenti che si spostano in auto. L'operatore smargo crea per due anni soluzioni di trasporto senza emissioni di CO2 per aziende e privati. In combinazione e integrazione ai trasporti pubblici, 200 monopattini elettrici e 20 bici elettriche sono stati messi a disposizione della popolazione di Sciaffusa in circa 70 località.

#### Valutazione

##### Valore aggiunto e fattori di successo

- Realizzazione di uno studio potenziale per la valutazione dei siti con un grande potenziale di utilizzo
- Approccio partecipativo per sensibilizzare la popolazione alla mobilità condivisa
- Orientamento a diversi tipi di pubblico attraverso tre diverse offerte di mobilità condivisa
- Esecuzione di una fase sperimentale a tempo prima dell'implementazione permanente
- Ruolo attivo della città di Sciaffusa come facilitatrice, mediatrice e coordinatrice

##### Difficoltà e sfide

- L'offerta di condivisione esistente è tendenzialmente troppo costosa rispetto al trasporto pubblico e quindi non competitiva
- Formulazione di un concorso di idee orientato al gruppo di destinatari
- Competenze all'interno dell'amministrazione comunale dopo la fase di lancio
- L'effetto del passaggio dall'auto privata alla mobilità condivisa è difficile da misurare e dimostrare.
- Pregiudizi dovuti a brutte esperienze con monopattini elettrici in altre città
- Gestione di molti stakeholder diversi

##### Processo

- Combinazione di elementi concettuali con l'attuazione pratica di un progetto pilota
- Suddivisione del processo in quattro pacchetti di lavoro: analisi di base, sviluppo di un concetto di condivisione, sviluppo e fase pilota di prototipi e loro valutazione dal punto di vista di utenti e fornitori
- Coordinamento tra i diversi dipartimenti dell'amministrazione comunale e le istituzioni pubbliche

##### Comunicazione

- Attuazione della campagna di comunicazione «Sharehausen» per il progetto pilota di sensibilizzazione delle persone residenti
- Sito web del progetto
- Dialogo con la popolazione attraverso azioni con stand informativi e vari eventi
- Creazione di un ufficio di referenza della città

##### Partecipazione

- Determinazione del fabbisogno della popolazione durante le „Giornate digitali di Sciaffusa 2022” e tramite sondaggi
- In occasione del concorso di idee, la popolazione ha potuto presentare idee e offerte per la mobilità condivisa
- Interviste con gli stakeholder
- Eventi informativi per la presentazione delle offerte e prima dell'inizio della fase sperimentale

#### Informazioni generali sul comune

**Nome:** Sciaffusa

**Numero di residenti:** 37'413

**Referente/ufficio:** Ramon Göldi, città di Sciaffusa, responsabile del programma Smart City, ramon.goeldi@stsh.ch, Tel.: 052 632 69 35

**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** Azienda pubblica di trasporti di Sciaffusa, pianificazione urbana Città di Sciaffusa, genio civile Città e Canton Sciaffusa, sviluppo quartiere Città di Sciaffusa, Polizia comunale Sciaffusa, Associazione Swiss Transit Lab, Accademia della mobilità del TCS Sezione Sciaffusa (smargo)

#### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 2022–...

**Stato del progetto:** In corso

**Promotore:** Strategia smart city, il mandato politico era quello di creare più offerte per la mobilità condivisa

**Costo:** 260'000 CHF

**Finanziamento:** Programma «Front Runner» di SvizzeraEnergia

#### Collegamenti utili

<https://sharehausen.ch/wp-content/uploads/2023/06/20230613-MM-Lancierung-Sharehausen-final.pdf>, <https://sharehausen.ch/home/>, <https://www.local-energy.swiss/beispiele/projekt/Projekte/2024/komo-schaffhausen-sharehausen-klima-schonen.html#/>



## Modulo tematico 2: Mobilità condivisa e hub di mobilità

### «MOMOSO 1.0» Wil

#### Breve descrizione

Dal 2020, la città di Wil è sulla strada per diventare una «città modello per la mobilità sostenibile» e un esempio per altre città e comuni. Wil ha elaborato un concetto dettagliato, che viene sostenuto da SvizzeraEnergia nell'ambito della prima promozione di «MOMOSO 1.0». Wil ha puntato in particolare sulla partecipazione, sulla comunicazione e sui partenariati pubblico-privato, nonché sullo slogan «attivi. smart. condivisi». All'interno di quattro campi d'azione sviluppati, nella fase di progetto precedente, sono state pianificate e in gran parte implementate 1610 misure. Nell'ambito della mobilità condivisa (campo d'azione «shared mobility»), ad esempio, è stata attuata la misura «Wil condivide» (Mobilità per tutti). Questa includeva un abbonamento a Mobility gratuito per la popolazione di Wil. Inoltre, sono stati introdotti diversi programmi per la promozione delle bici cargo e delle bici cargo elettriche. La Città di Wil ha inoltre implementato misure nei campi d'azione della mobilità attiva, della mobilità elettrica e della logistica urbana. Ad esempio, c'è il bus SALÜ: un autobus elettrico su richiesta con fermate virtuali, prenotabile tramite la relativa app, che sostituisce il taxi serale.

#### Valutazione

Valore aggiunto e fattori di successo	Difficoltà e sfide
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Collegamento tra partner interni ed esterni profondamente motivati</li> <li>- Comunicazione dei successi del progetto</li> <li>- Mezzi finanziari disponibili come il finanziamento di SvizzeraEnergia e il fondo per l'ecologia delle aziende tecniche di Wil</li> <li>- Rafforzamento della visibilità attraverso una comunicazione completa e la creazione di un sito web dedicato al progetto</li> <li>- Dedicata direzione del progetto all'interno dell'amministrazione stessa</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Mancanza di risorse umane</li> </ul>

Processo	Comunicazione	Partecipazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Inclusione in vari aspetti e processi della città di Wil (ad es. obiettivi di politica energetica e programma climatico comunale)</li> <li>- Elaborazione di orientamenti e linee guida per il pacchetto di misure mediante processi di partecipazione e cooperazione</li> <li>- Test e implementazione delle prime misure attraverso la fase di prova «MOMOSO 1.0 Lab» in un „laboratorio sul campo“</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Creazione del sito web del progetto «spielergie.ch»</li> <li>- Consulenza esterna per la comunicazione</li> <li>- Evento informativo «MOMOSO 1.0 Flash»</li> <li>- Presentazioni su «MOMOSO 1.0» Wil</li> <li>- Utilizzo risorse di comunicazione proprie della città</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Processo partecipativo con la popolazione e gli stakeholder</li> <li>- Eventi con la popolazione ed eventi con persone esperte del mondo dell'amministrazione, dell'economia, della politica e della società.</li> <li>- Workshop con fase di prova del servizio di consegna biciclette</li> <li>- Sondaggio online</li> </ul>

#### Informazioni generali sul comune

**Nome:** Wil  
**Numero di residenti:** 24'541  
**Referente/ufficio:** Fachstelle Energie, energieberatung@stadtwil.ch, Tel.: 071 913 00 00 / 071 913 00 03  
**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** Fachstelle Energie, supporto da parte di società di consulenza esterne, diversi partner per l'implementazione (ad es. Technische Betriebe Wil, Bus Ostschweiz, ecc.), sostegno politico in municipio e in parlamento

#### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 2021–2025  
**Stato del progetto:** In corso  
**Promotore:** «MOMOSO 1.0» e vari concetti e strategie comunali, come la protezione del clima da parte del comune e la strategia quadro per le città intelligenti  
**Costo:** n/a  
**Finanziamento:** Programma «MOMOSO 1.0» di SvizzeraEnergia, mezzi finanziari: fondo per l'ecologia delle aziende tecniche di Wil, Energiestadt Wil

#### Collegamenti utili

[https://www.stadtwil.ch/\\_docn/2893147/MOMOSO-Wil\\_Grobkonzept-Gesamtvorhaben\\_def-korr.pdf](https://www.stadtwil.ch/_docn/2893147/MOMOSO-Wil_Grobkonzept-Gesamtvorhaben_def-korr.pdf)  
<https://pubdb.bfe.admin.ch/de/publication/download/11496>  
<https://www.spielenergie.ch/> <https://www.spielenergie.ch/smartmobilitycard>  
[https://www.local-energy.swiss/it/programme/mobilitaet/monamo/monamo-wil.html/#/](https://www.local-energy.swiss/it/programme/mobilitaet/monamo/monamo-wil.html#/)  
[https://www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet/MOMOSO/MOMOSO-wil.html/#/](https://www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet/MOMOSO/MOMOSO-wil.html#/) <https://www.stadtwil.ch/aktuellesinformationen/2056888>  
<https://www.stadtwil.ch/aktuellesinformationen/2056888>

### Modulo tematico 3: Luoghi a 15 minuti

#### Incontrarsi, muoversi, animarsi nei quartieri di Zurigo (e Berna)

##### Breve descrizione

Nell'ambito del progetto pilota della Confederazione «Progetti modello Sviluppo sostenibile del territorio 2020-2024», il punto d'incontro in Kyburgstrasse a Wipkingen è stato riprogettato per tre mesi (giugno – settembre 2022) insieme alle persone residenti locali. I punti di ritrovo all'interno dei quartieri offrono un grande potenziale per il gioco, il movimento e le interazioni sociali. Nella vita di tutti i giorni, tuttavia, sono usati raramente e non in modo estensivo. Nell'ambito del progetto pilota, sono state esaminate, testate e analizzate delle misure per attivare lo spazio stradale, per capire come queste possono contribuire alla vita del quartiere. Sono state coinvolte nel processo proprio le persone residenti locali, in particolare infanzia e gioventù. La Quartierstrasse è stata temporaneamente rivisitata con mobili in legno fatti in casa e un nuovo manto stradale colorato, rendendola più viva. Ciò ha portato a un aumento delle attività e delle interazioni, incoraggiando allo stesso tempo gli spostamenti a piedi e in bici. Un intervento pilota simile è stato implementato e analizzato nella Benteliweg a Berna.

##### Valutazione

Valore aggiunto e fattori di successo	Difficoltà e sfide
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Comunicazione del progetto come esperimento</li> <li>- Ampio processo partecipativo</li> <li>- Coinvolgimento dell'associazione di quartiere e di altre parti interessate del quartiere, fin dall'inizio</li> <li>- L'accessibilità per l'infanzia ha avuto molto successo</li> <li>- Supporto da parte di persone esperte esterne</li> <li>- Stretta collaborazione all'interno della città</li> <li>- Concezione dell'area di lavoro come fonte di conoscenza fin dall'inizio del progetto (fattibilità, problematiche manutentive)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grande sforzo comunicativo (tempo e risorse)</li> <li>- La riprogettazione degli spazi stradali richiede molti chiarimenti e coordinazioni, ad es. accesso per i vigili del fuoco, eliminazione dei rifiuti, messa a concorso per i parcheggi</li> <li>- Diverse sfide legate alle tempistiche: lunghi processi di costruzione (comprese le messe a concorso) e necessità di modifiche rapide e visibili (ad es. per bambine e bambini)</li> </ul>

Processo	Comunicazione	Partecipazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Fase di preparazione e concepimento: valutazione delle esigenze in loco, evento di lancio, comunicati stampa e workshop di costruzione partecipativo</li> <li>- Tre mesi di fase di attuazione del progetto pilota con cerimonia di inaugurazione</li> <li>- Raccolta e valutazione dati prima, durante e dopo il progetto da parte di partner esterni</li> <li>- Collaborazione con il personale di assistenza sociale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costante comunicazione sulle intenzioni durante gli eventi partecipativi</li> <li>- Informazioni alla popolazione attraverso manifesti, volantini e comunicati stampa, riviste</li> <li>- Coinvolgimento degli stakeholder del quartiere come moltiplicatori: asili nido, centri sociali, chiese, cooperative di costruzione</li> <li>- Coinvolgente produzione video con una panoramica del progetto</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Realizzazione di vari eventi partecipativi</li> <li>- Workshop di analisi dei bisogni (per strada): le persone residenti hanno potuto contribuire alla costruzione del progetto pilota con i idee e desideri</li> <li>- Tre giorni di workshop di costruzione: le persone residenti hanno potuto aiutare nella costruzione.</li> </ul>

##### Informazioni generali sul comune

**Nome:** Zurigo  
**Numero di residenti:** 447'082  
**Referente/ufficio:** Jenny Leuba, Mobilità pedonale Svizzera, jenny.leuba@mobilitiepietonne.ch, Tel.: 043 488 40 33  
**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** Mobilità pedonale Svizzera, Institut Siedlung, Dipartimento Architektur und Konstruktion della scuola universitaria professionale di Berna, Atelier OLGa, Città di Zurigo e Città di Berna

##### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 2020–2022 (intero progetto modello 2020 - 2024)  
**Stato del progetto:** Completato  
**Promotore:** Progetti modello Sviluppo sostenibile del territorio 2020-2024 (ARE)  
**Costo:** 10'000 CHF Costi materiale per riprogettazione + comunicazione delle due strade (Berna + Zurigo)  
**Finanziamento:** Progetto pilota della Confederazione (Progetti modello Sviluppo sostenibile del territorio 2020-2024 (ARE), Canton Berna, Canton Zurigo, Fondazione 3F0, Swiss Prime Site

##### Collegamenti utili

[www.fussverkehr.ch/begegnen](http://www.fussverkehr.ch/begegnen), [https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/temporaere\\_nutzungen/modellvorhaben.html](https://www.stadt-zuerich.ch/ted/de/index/taz/erhalten/temporaere_nutzungen/modellvorhaben.html), [https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/programme-und-projekte/modellvorhaben-nachhaltige-raumentwicklung/2020-2024/Promuovere-insediamenti-il-movimento-e-incontri-dei-brevi-distanze/incontri/incontripotenzialiporta\\_d'ingressomigliore\\_utilizzo\\_nundzuerich.html](https://www.are.admin.ch/are/de/home/raumentwicklung-und-raumplanung/programme-und-projekte/modellvorhaben-nachhaltige-raumentwicklung/2020-2024/Promuovere-insediamenti-il-movimento-e-incontri-dei-brevi-distanze/incontri/incontripotenzialiporta_d'ingressomigliore_utilizzo_nundzuerich.html), <https://www.prevention.ch/article/wie-wird-eine-quartierstrasse-zum-belebten-raum-%C3%BCr-anwohnerinnen-und-anwohner>





## Modulo tematico 4: Logistica urbana e trasporto commerciale

### Progetto Nano-Hub Ginevra

#### Breve descrizione

Il progetto prevede lo sviluppo, la costruzione e l'installazione pilota di tre nano-hub autonomi in un ambiente urbano. Il loro obiettivo è quello di consentire una gestione delle merci just-in-time che renda più facile il passaggio dai camion alle bici cargo. I nano hub possono impedire il reimballaggio di pacchi e contenitori pallettizzati. Inoltre, i nano-hub aiutano a ridurre il traffico stradale, facendo le consegne durante le ore non di punta e tenendo i camion fuori dai centri. L'ultimo chilometro del pacco o della merce viene poi percorso con una bici cargo. I resi e la logistica inversa sono organizzati allo stesso modo. I nano-hub sono stati testati per un anno nel 2023 in collaborazione con diversi enti pubblici e privati della regione. Il progetto si rivolge in particolare a diversi destinatari come aziende all'ingrosso, imprese di distribuzione e di trasporto. I nano-hub sono stati sviluppati da OVO Logistique Urbaine, che gestisce gli hub, gli accessi e le prenotazioni.

#### Valutazione

Valore aggiunto e fattori di successo	Difficoltà e sfide
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aumento dell'attrattività delle strade grazie all'assenza di traffico da distribuzione</li> <li>- Il numero di hub può essere adattato a seconda delle mutevoli esigenze dell'area target</li> <li>- I nano-hub possono essere utilizzati anche temporaneamente, ad es. durante un cantiere</li> <li>- Scelta della posizione adatta</li> <li>- Nessuna autorizzazione edilizia richiesta, energia autosufficiente</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Modello di business misto, pubblico-privato</li> <li>- Mancanza di incentivi finanziari per provare e testare, soprattutto da parte di attori privati</li> <li>- Mancanza di legislazione nel settore della logistica in termini di finanziamento</li> <li>- Riluttanza da parte delle imprese di logistica, come le incertezze relative a futuri danni e atti di vandalismo alle infrastrutture</li> </ul>

Processo	Comunicazione	Partecipazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Studio di fattibilità e ricerca preliminare dei flussi logistici, identificazione dei flussi in entrata e in uscita nell'area interessata</li> <li>- Scambio e discussione con i comuni che trarrebbero beneficio da un nano-hub, identificazione di possibili ubicazioni per i nano-hub</li> <li>- Fase di prova per raccolta dati con PoC (Proof of Concept)</li> <li>- Definizione del budget e dell'offerta per un servizio di lunga durata</li> <li>- Implementazione di nano-hub versatili</li> <li>- Monitoraggio della riduzione di CO2 e di altri impatti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Richiesta diretta da parte delle grandi aziende di logistica: Business to Business</li> <li>- Servizi da parte della televisione locale e della svizzera tedesca, produzioni radio e video</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Indagine qualitativa presso le aziende di logistica sull'interesse per i nano-hub</li> <li>- Indagine qualitativa presso le aziende che vengono rifornite</li> <li>- Indagine qualitativa per strada sull'accettazione della nuova infrastruttura</li> </ul>

#### Informazioni generali sul comune

**Nome:** Meyrin, Grand-Saconnex, Carouge  
**Numero di residenti:** Meyrin: 26'517, Grand-Saconnex: 12'607, Carouge: 22'164  
**Referente/ufficio:** Olivier Starkenmann, Co-fondatore OVO Logistique Urbaine | Urban Logistics, olivier@ovo.earth, Tel.: 022 552 30 68  
**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** OVO Logistique Urbaine, Ufficio cantonale dei trasporti del Canton Ginevra, Carouge, Programma Grand-Saconnex, Meyrin, programma SIG Eco21

#### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 2022–2023  
**Stato del progetto:** Completato  
**Promotore:** Iniziativa privata di OVO Logistique Urbaine  
**Costo:** Totale progetto: 152'000 CHF, per nano-hub: 15'000 CHF  
**Finanziamento:** Ufficio di coordinamento per la mobilità sostenibile (KOMO) di SvizzeraEnergia

#### Collegamenti utili

<https://ovo.earth/en/project-nano-hub/>



## Modulo tematico 4: Logistica urbana e trasporto commerciale

### «Mir sattlä um!» bici cargo elettriche nel traffico commerciale di Berna

#### Breve descrizione

Con il progetto pilota «Mir sattlä um!», le PMI bernesi di vari settori hanno testato l'uso di bici cargo elettriche (bici da carico con pedalata elettronica assistita) in due prove pilota. L'obiettivo era quello di identificare il potenziale delle bici cargo nel traffico commerciale di Berna. Si sono chiariti vari punti: se le bici cargo rappresentano un'alternativa all'auto e se quindi esiste un potenziale di sostituzione; come è possibile aumentare la popolarità delle bici cargo elettriche; se i processi logistici delle PMI partecipanti sono cambiati a seguito del test pilota. Durante la fase di prova di sei mesi tra l'estate e l'autunno del 2016, è stato dimostrato che le bici cargo elettriche offrivano una vera alternativa alle auto aziendali e venivano utilizzate attivamente. A causa della breve durata del progetto e della mancanza di prova durante l'inverno, nel 2017 è stata effettuata una seconda fase pilota di dodici mesi. Il progetto «Mir sattlä um!» è stato avviato dal servizio di consulenza per la mobilità dell'Ufficio per la protezione dell'ambiente della città di Berna e realizzato con il sostegno della Mobilitätsakademie AG della TCS.

#### Valutazione

Valore aggiunto e fattori di successo		Difficoltà e sfide
<ul style="list-style-type: none"> <li>- La fase di prova è stata molto illuminante</li> <li>- L'offerta di diversi modelli di bici cargo si è dimostrata valida</li> <li>- Il maggior potenziale risiede nei settori con traffico di consegna a livello locale e di merci su piccola scala</li> <li>- Dopo la fase di prova, la maggioranza delle PMI ha acquisito bici cargo elettriche</li> </ul>		<ul style="list-style-type: none"> <li>- A causa della breve durata del progetto, non è stato possibile apportare modifiche significative ai processi logistici</li> <li>- Per la prima implementazione è stato registrato un elevato sforzo di registrazione del viaggio</li> </ul>
Processo	Comunicazione	Partecipazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bando per partecipare al progetto attraverso vari canali, rivolto alle PMI con sede a Berna</li> <li>- Selezione di aziende motivate</li> <li>- Realizzazione della fase di prova</li> <li>- Valutazione delle operazioni di prova per quanto riguarda i potenziali di sostituzione, i fattori ostacolanti per l'uso delle bici cargo elettriche e i modelli di business</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lancio pubblico di «Wir sattlä um!» con il municipio, la direzione per la sicurezza, l'ambiente e l'energia, le PMI partecipanti e i media locali</li> <li>- Comunicazione tramite i siti web della Città di Berna e di Energystadt</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nessuna partecipazione da parte della popolazione</li> <li>- Partecipazione con le PMI coinvolte per la scelta del modello di bici cargo elettriche</li> </ul>

#### Informazioni generali sul comune

**Nome:** Berna  
**Numero di residenti:** 145'873  
**Referente/ufficio:** Peter Schild, Direzione per la sicurezza, l'ambiente e l'energia, Ufficio per la protezione dell'ambiente della città di Berna, peter.schild@bern.ch, Tel.: 031 321 63 19  
**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** Servizio di consulenza per la mobilità dell'Ufficio per la protezione dell'ambiente della città di Berna, carvelo, Iniziativa svizzera per le bici cargo della Mobilitätsakademie della TCS, fondo di promozione Engagement Migros

#### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 2016–2018  
**Stato del progetto:** Terminato  
**Promotore:** Bando del Servizio di consulenza per la mobilità dell'Ufficio per la protezione dell'ambiente della città di Berna per la sperimentazione di bici cargo elettriche nel traffico commerciale urbano nell'ambito della gestione della mobilità per le imprese  
**Costo:** 100'000 CHF  
**Finanziamento:** -

#### Collegamenti utili

[https://www.bern.ch/mediencenter/mediennitteilungen/aktuell\\_ptk/mir-sattlae-um-positive-bilanz-zum-einsatz-von-ecargobikes?search-term=Mir+sattl%C3%A4+um](https://www.bern.ch/mediencenter/mediennitteilungen/aktuell_ptk/mir-sattlae-um-positive-bilanz-zum-einsatz-von-ecargobikes?search-term=Mir+sattl%C3%A4+um)  
<https://mobilsalon.ch/review/>  
<https://www.bern.ch/velohauptstadt/foerdermassnahmen/cargovelos/dateien/mir-sattlae-um-resultate-der-begleitforschung.pdf>  
<https://www.bern.ch/politik-und-verwaltung/stadtverwaltung/sue/amt-fur-umweltschutz/umwelt-und-energie/fachstelle-mobilitatsberatung/projekte-e-relazioni/relazione finale/msu-2017-18-abschlussbericht-final.pdf>

## Modulo tematico 5: Elettromobilità

### Roadmap decarbonizzazione dei veicoli, Köniz

#### Breve descrizione

Nell'ambito dell'acquisto di nuovi veicoli per l'eliminazione dei rifiuti e della strategia climatica ed energetica comunale, il comune di Köniz si è chiesto su quale tipo di veicoli investire per il futuro. La strategia di approvvigionamento è stata sviluppata in formato roadmap. L'analisi include, tra le altre cose, il confronto tra diverse tecnologie di propulsione per vari tipi di veicoli. Sono stati valutati la fattibilità tecnica, lo sviluppo delle tecnologie, i costi, le analisi del ciclo di vita e le tendenze del mercato. Sulla base di questa analisi, il comune di Köniz può ora scegliere la giusta tecnologia di propulsione nell'arco di un determinato orizzonte temporale. Entro il 2035 il parco veicoli comunale dovrà essere decarbonizzato.

#### Valutazione

##### Valore aggiunto e fattori di successo

- La roadmap fornisce un utile strumento di pianificazione: gli utenti possono prepararsi per tempo al passaggio e ottenere una sicurezza nella pianificazione
- Integrazione del progetto nei processi correlati (come la strategia emissioni nette pari a zero), ancoraggio alla strategia climatica ed energetica comunale e ai regolamenti sulla protezione del clima del comune di Köniz, che ora sono vincolanti
- Gli „investimenti non recuperabili“ possono essere ridotti al minimo e all'infrastruttura di ricarica è stato attribuito un prezzo

##### Difficoltà e sfide

- Impegno per la collaborazione tra diversi dipartimenti
- Trasferimento di conoscenze esterne

##### Processo

- Costituzione di un piccolo gruppo di lavoro con il committente (dipartimento ambiente ed energia), l'appaltatore (reparto manutenzione) e il reparto rifiuti e discariche.
- Sviluppo della roadmap in scambio con il gruppo di lavoro attraverso diverse riunioni e ispezioni congiunte

##### Comunicazione

- La roadmap viene gestita come carta interna
- Pubblicazione della roadmap insieme alla proposta parlamentare associata

##### Partecipazione

- La partecipazione è stata assicurata con il gruppo di lavoro interno al comune. Trattandosi di un concetto di parco veicoli proprio del comune, la popolazione non è stata coinvolta

#### Informazioni generali sul comune

**Nome:** Köniz

**Numero di residenti:** 42'409

**Referente/ufficio:** Adrian Stämpfli, Dipartimento dell'ambiente e dell'energia, adrian.staempfli@koeniz.ch, Tel.: 031 970 92 09

**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** Comune di Köniz, ufficio di pianificazione privato

#### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 2022–2023

**Stato del progetto:** Completato

**Promotore:** Acquisto di nuovi veicoli

**Costo:** 50'300 CHF

**Finanziamento:** SvizzeraEnergia

#### Collegamenti utili

UFE (2024): Linee guida alla mobilità elettrica

<https://www.ebp.ch/de/projekte/roadmap-dekarbonisierung-der-kommunalen-fahrzeugflotte>

## Modulo tematico 5: Elettromobilità

### Concetto di mobilità elettrica Associazione Birsstadt

#### Breve descrizione

L'associazione Birsstadt è composta dai dieci comuni di Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen e Reinach. Insieme sostengono lo sviluppo dell'elettromobilità. Nel 2017 l'associazione ha commissionato un progetto di infrastruttura di ricarica per determinare il numero e il tipo di possibili ubicazioni delle stazioni di ricarica. Come risultato, nei vari comuni sono stati identificati parcheggi pubblici idonei. Il concetto includeva anche chiare indicazioni per i fornitori di infrastrutture di ricarica elettrica, in modo che le condizioni di utilizzo (fatturazione, abbonamento, roaming, ecc.) fossero standardizzate. Per la messa a concorso pubblica sono state formulate condizioni quadro uniformi. Dal 2021 è stata installata l'infrastruttura di ricarica. In questo modo, i comuni stessi definiscono solo le condizioni quadro e mettono a disposizione i parcheggi necessari. Il gestore si assume i costi per la costruzione e il funzionamento delle stazioni di ricarica, nonché l'alimentazione elettrica delle stazioni di ricarica.

#### Valutazione

Valore aggiunto e fattori di successo	Difficoltà e sfide	
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Offerte complete e standardizzate dell'infrastruttura di ricarica</li> <li>- Sistema di pagamento semplice nella regione</li> <li>- Marcatura uniforme dei parcheggi</li> <li>- Uso di sinergie nelle messe a concorso</li> <li>- Risparmio di costi e risorse umane</li> <li>- Offerte convenienti grazie a una visione olistica della stazione di ricarica</li> <li>- Immaginario oltre i confini del comune</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lavoro aggiuntivo per il personale responsabile</li> <li>- Attuazione specifica a livello comunale di progetti strutturalmente e tecnicamente complessi</li> <li>- Trovare un denominatore comune</li> <li>- Orizzonte temporale più lungo nella pianificazione del progetto</li> </ul>	
Processo	Comunicazione	Partecipazione
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Costituzione dell'associazione e di quattro gruppi di lavoro permanenti: paesaggio parco del Birs, pianificazione territoriale, energia-regione, affari sociali</li> <li>- Rotazione annuale del presidio tra i comuni</li> <li>- Preparazione congiunta delle messe a concorso</li> <li>- Collaborazione nella valutazione e nella bozza di contratto</li> <li>- I concorsi d'appalto sono pubblicati separatamente per ciascun comune, ma contemporaneamente e sulla base di documenti di gara uniformi</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Annunci degli eventi sul sito web, aggiornamenti regolari su settimanali e quotidiani</li> <li>- Iscrizione online alla newsletter</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nessun evento partecipativo</li> </ul>

#### Informazioni generali sul comune

**Nome:** L'associazione Birsstadt è composta dai dieci comuni di Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen e Reinach  
**Numero di residenti:** Aesch: 10'607, Arlesheim: 9.270, Birsfelden: 10'264, Dornach: 6'795, Duggingen: 1'598, Grellingen: 1'926, Muttenz: 17'917, Münchenstein: 12'102, Pfeffingen: 2'400 e Reinach: 19'667; Totale: 92'546.  
**Referente/ufficio:** Christoph Tóth, Consulente Energiestadt, TOTH Umwelt+Energie, Tel.: 076 217 48 01, uetoth.@ctoth.ch  
**Enti/dipartimenti partecipanti e loro ruoli:** AG Energie-Region Birsstadt

#### Fakten zum Projekt

**Anno/Durata di attuazione:** 2017–2021  
**Stato del progetto:** Terminato  
**Promotore:** Legge obiettivo 2000 watt (2000-Watt-Ziele), sulla base del concetto di «mobilità sostenibile», ora «piano d'azione per la mobilità»  
**Costo:** 50'000 CHF  
**Finanziamento:** Incontro specializzato sull'infrastruttura di ricarica

#### Collegamenti utili

<https://www.local-energy.swiss/beispiele/projekt/Projekte/2022/Birsstadt-Ladeinfrastruktur.html#/> <https://birsstadt.swiss/projekte/energie/>  
[https://assets.cfassets.net/emo97mf8tqov/4FY1N0VpbVbe9iLDSuXcE/385808b941d63f9df632a4bdee52e25d/2022-03-31\\_Infotreffen\\_Gemeinden\\_und\\_St\\_dte\\_Presentation.pdf](https://assets.cfassets.net/emo97mf8tqov/4FY1N0VpbVbe9iLDSuXcE/385808b941d63f9df632a4bdee52e25d/2022-03-31_Infotreffen_Gemeinden_und_St_dte_Presentation.pdf)