

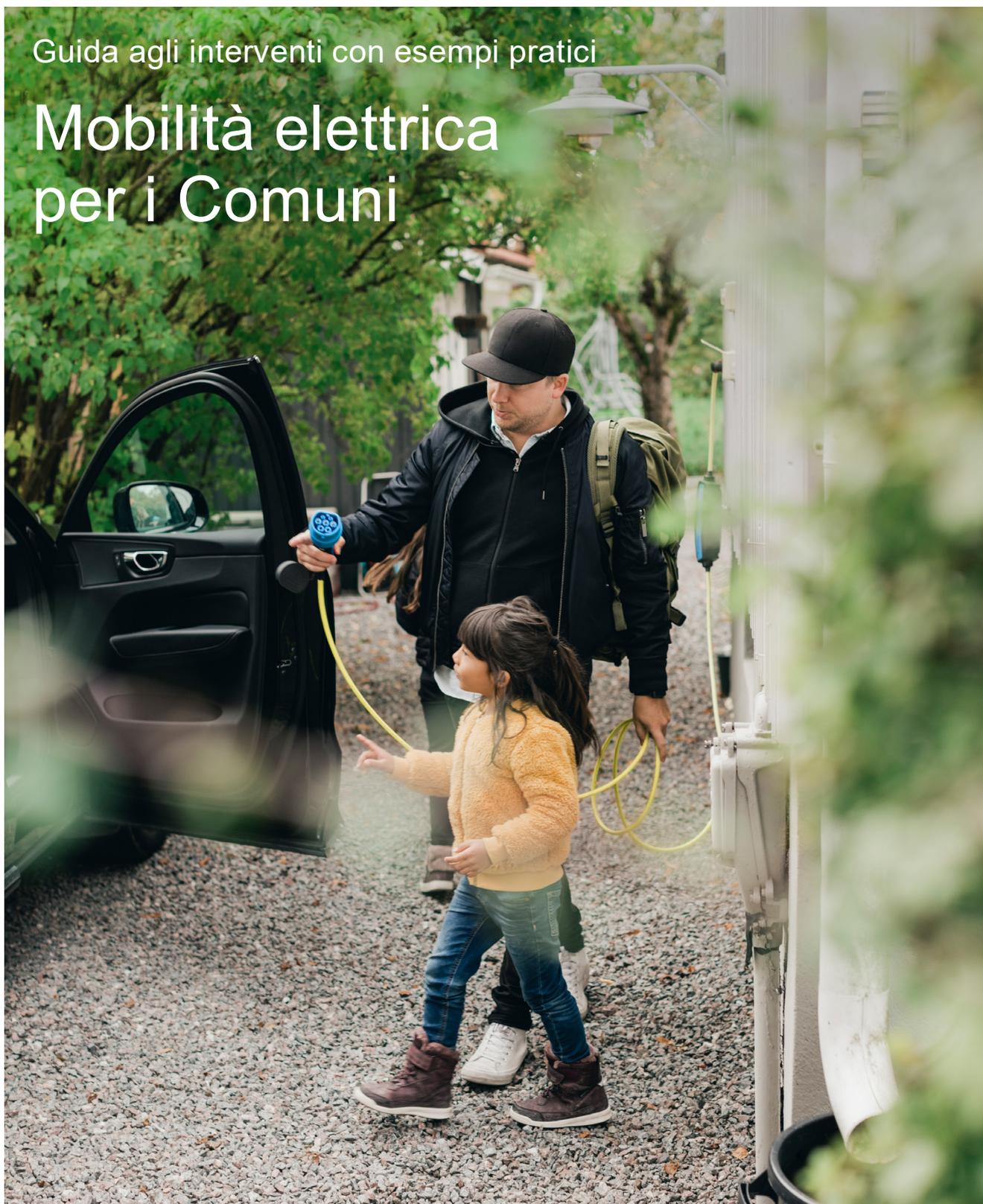


SvizzeraEnergia  
per i comuni

**Mobilità**

Guida agli interventi con esempi pratici

# Mobilità elettrica per i Comuni



## **SvizzeraEnergia**

Ufficio federale dell'energia UFE  
Sezione Mobilità  
energieschweiz@bfe.admin.ch  
Pulverstrasse 13  
3063 Ittigen

### **Gruppo di accompagnamento**

Stefan Walter, Ufficio federale dell'energia UFE  
Viviane Winter, Ufficio federale dell'energia UFE  
Charlotte Lienhard, Ufficio federale dell'energia UFE  
Luca Funk, Ufficio federale dell'energia UFE  
Silvan Rosser, EBP Schweiz AG  
Lukas Lanz, EBP Schweiz AG  
Gian Luca Gehwolf, EBP Schweiz AG  
Julie Peyronne, EBP Schweiz AG

### **Data**

Gennaio 2022  
Traduzione a cura dell'Ufficio federale dell'energia UFE  
Tutti i diritti riservati Ufficio federale dell'energia UFE

[local-energy.swiss](https://www.local-energy.swiss)

## Elettromobilità – un importante tassello del puzzle «ZERO»

Al giorno d'oggi il trasporto su strada in Svizzera si basa quasi esclusivamente sull'utilizzo di combustibili fossili e rappresenta circa un quarto del consumo energetico e un terzo delle emissioni di gas a effetto serra. Nel 2019 il Consiglio federale ha adottato la Strategia energetica 2050, che prevede il raggiungimento della neutralità climatica nel nostro Paese entro il 2050. La mobilità elettrica è un tassello importante per conseguire la riduzione del consumo di energia e raggiungere nella circolazione stradale l'obiettivo «ZERO», ossia un saldo netto delle emissioni pari a zero attraverso l'impiego di elettricità ottenuta da fonti rinnovabili. Oltre alla Confederazione e ai Cantoni, anche i Comuni e le città sono chiamati a svolgere un ruolo decisivo nella transizione dal trasporto stradale basato sui combustibili fossili a quello a basso consumo energetico e rispettoso del clima.

La presente guida agli interventi mostra a Comuni e città come sfruttare le opportunità offerte dall'elettromobilità, con suggerimenti di misure, esempi pratici e segnalazioni di fonti per ottenere maggiori informazioni e servizi di riferimento. Il documento si rivolge alle autorità comunali e cittadine e al personale amministrativo specializzato nei settori energia, trasporti, ambiente, edilizia e pianificazione del territorio. Vuole aiutare Comuni e città ad apportare il proprio contributo agli ambiziosi obiettivi della politica energetica e climatica della Svizzera. Le Prospettive energetiche 2050+, sviluppate su mandato dell'Ufficio federale dell'energia, mostrano, inserendole in vari scenari, le modalità per giungere allo scenario «ZERO» in Svizzera. Nel settore delle autovetture, dei veicoli commerciali leggeri e degli autobus la parte del leone andrà ai veicoli elettrici a batteria. In futuro saranno elettrici anche i veicoli commerciali pesanti. La roadmap mobilità elettrica 2022 della Confederazione punta a raggiungere entro il 2022 la quota del 15 per cento di automobili elettriche di nuova immatricolazione (vetture totalmente elettriche e ibridi plug-in). Questo obiettivo è stato già superato con un anno di anticipo. Tuttavia, l'obiettivo del saldo netto delle emissioni pari a zero nel 2050 si potrà conseguire solo se i veicoli elettrici continueranno a diffondersi capillarmente anche nei prossimi anni. La roadmap aggiornata in vista del 2025 indica tre obiettivi: 50 per cento di veicoli elettrici tra le automobili di nuova immatricolazione, 20 000 stazioni di ricarica accessibili al pubblico e l'obiettivo qualitativo «Ricarica a misura di utente e al servizio della rete – a domicilio, presso la sede di lavoro, in viaggio». Ecco perché è necessario il coinvolgimento di Comuni e città, oltre che della Confederazione e dei Cantoni.

Da quando è stata pubblicata nel 2017, la guida agli interventi viene consultata assiduamente dai rappresentanti dei Comuni. Questa seconda edizione ne aggiorna i contenuti affinché possa continuare a essere un valido strumento di supporto per Comuni e città.

## Indice

1	Perché la mobilità elettrica è proficua a livello comunale	4
2	Quattro ambiti d'intervento per Comuni e città	6
3	Ambito d'intervento «Pianificazione»	8
3.1	Misura P1: Definire la posizione	9
3.2	Misura P2: Predisporre un programma relativo alla mobilità elettrica	9
3.3	Misura P3: Tenere conto della mobilità elettrica nella pianificazione del territorio e del traffico	10
4	Ambito d'intervento «Assunzione di un ruolo esemplare»	13
4.1	Misura RE1: Organizzare la mobilità per l'amministrazione in modo sostenibile	14
4.2	Misura RE2: Passare all'elettrico per il parco veicoli comunale	15
4.3	Misura RE3: Immobili comunali: elaborare la gestione della mobilità e predisporre l'infrastruttura di ricarica	16
5	Ambito d'intervento «Informazione e consulenza»	17
5.1	Misura IC1: Sviluppare il know-how nell'amministrazione	18
5.2	Misura IC2: Offrire informazioni e consulenza alla popolazione e alle imprese	18
5.3	Misura IC3: Elettromobilità da toccare con mano	20
6	Ambito d'intervento «Infrastrutture e servizi»	22
6.1	Misura IS1: Analizzare il futuro fabbisogno di stazioni di ricarica	23
6.2	Misura IS2: Rendere possibile lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica aperta al pubblico	28
6.3	Misura IS3: Sostenere le offerte di condivisione	30
6.4	Misura IS4: Testare progetti innovativi	31
7	Uffici di riferimento	33

# 1 Perché la mobilità elettrica è proficua a livello comunale

## Contributo alla politica in materia di clima ed energia

- L'elettromobilità è uno dei pilastri della decarbonizzazione del traffico motorizzato. Apporta quindi un notevole contributo al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi della politica energetica e climatica.
- Rispetto ai veicoli a combustibili fossili comparabili, i veicoli elettrici alimentati con energie rinnovabili si rivelano migliori sotto il profilo dell'efficienza energetica, dell'ecobilancio globale e delle emissioni di gas a effetto serra – un vantaggio che il potenziamento della produzione di energia elettrica rinnovabile non potrà che amplificare. Anche i progressi tecnologici nella produzione di batterie e un loro riciclaggio più efficiente contribuiscono a questo risultato.
- In futuro, l'elettromobilità attingerà sempre più alle energie rinnovabili prodotte localmente, contribuendo in tal modo alla stabilità della rete.

## Elemento di una mobilità sostenibile

- La mobilità elettrica si inserisce in un sistema di trasporti ed energetico più sostenibile. Contribuisce in modo essenziale ad aumentare l'efficienza energetica del sistema globale dei trasporti e a ridurre le emissioni di gas a effetto serra e l'impatto del traffico sulla popolazione e l'ambiente. La mobilità sostenibile presenta diverse sfaccettature:
  - **Evitare:** gli insediamenti rispettosi dell'ambiente consentono di accorciare le distanze e offrono spazi verdi e ricreativi sufficienti, di vario tipo e ben collegati tra loro. La gestione mirata – in termini temporali e spaziali – della domanda di traffico viaggianti previene la formazione del traffico e le reti sono utilizzate in modo più uniforme nel corso della giornata.
  - **Trasferire:** il trasporto pubblico si rivolge alla collettività e costituisce la colonna portante della mobilità multimodale auspicata. Gli spostamenti a piedi e in bicicletta vengono già promossi a più livelli. Maggiore sarà il loro potenziamento, più saranno in grado di integrare o rimpiazzare il traffico motorizzato privato e il trasporto pubblico.
  - **Migliorare:** l'efficienza energetica dei trasporti nel loro complesso è nettamente maggiore grazie all'elettromobilità, che se applicata in modo sistematico porta alla neutralità climatica nel traffico stradale. L'impatto del traffico sulla popolazione e l'ambiente (si pensi al rumore e agli inquinanti atmosferici) si riduce o viene evitato del tutto.
  - **Connettere:** più si sfruttano il potenziale delle nuove tecnologie (p. es. i veicoli automatizzati) e gli sviluppi sociali (p. es. forme e orari di lavoro e di insegnamento flessibili), maggiore è l'efficienza e quindi minore è l'impatto ambientale. Le piattaforme dei trasporti permettono di passare efficacemente da un vettore di trasporto a un altro. A questo riguardo è essenziale che l'introduzione di vettori e mezzi di trasporto rispettosi del territorio e a basse emissioni

avvenga il più vicino possibile alla fonte. Anche il traffico merci diventerà più efficiente e sostenibile con un'oculata combinazione di forme di trasporto.

- Una visione globale di tutte le componenti della mobilità sostenibile evita conflitti intrinseci fra gli obiettivi della politica dei trasporti e di quella ambientale.

### **Sviluppi sostenibili sul mercato**

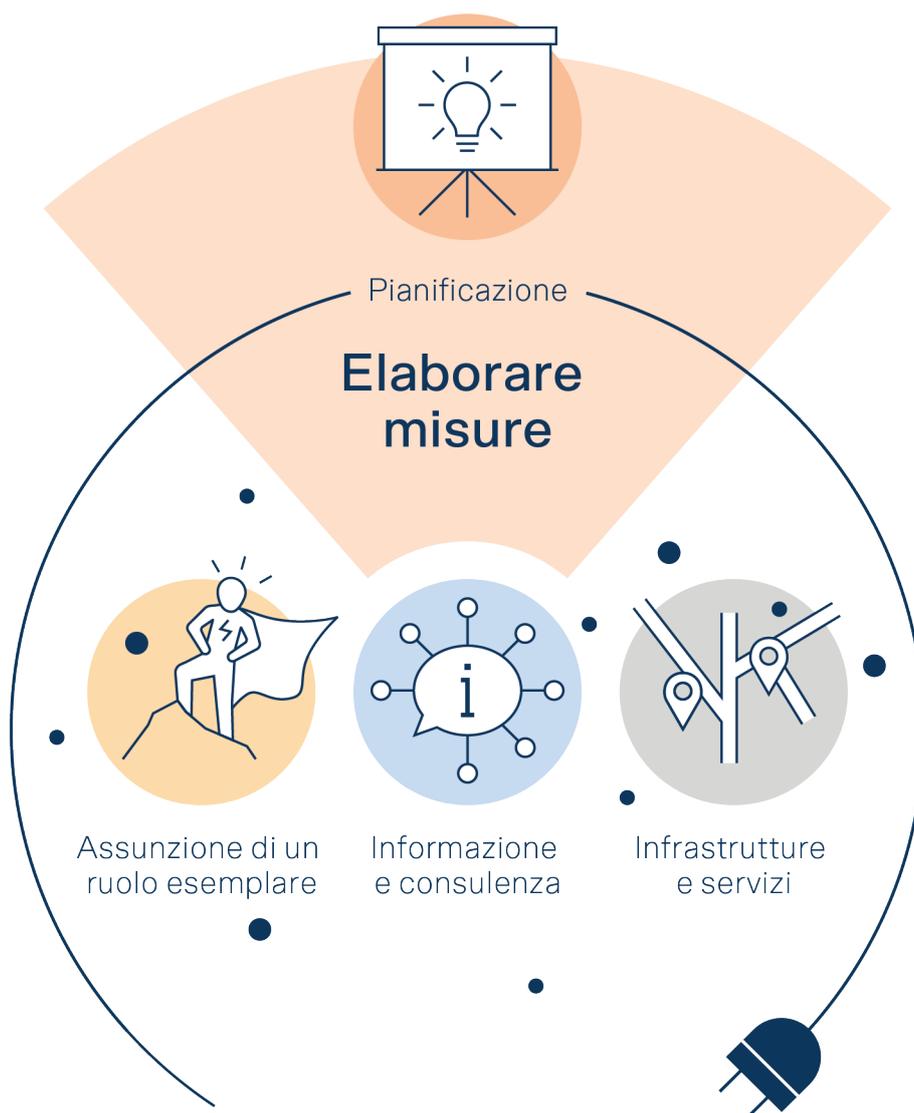
- La roadmap mobilità elettrica 2025 punta a raggiungere entro il 2025 la quota del 50 per cento di automobili elettriche (vetture totalmente elettriche e ibridi plug-in) nel mercato del nuovo, di far aumentare a 20 000, entro lo stesso anno, il numero di stazioni di ricarica accessibili al pubblico e di perseguire l'obiettivo qualitativo «Ricarica a misura di utente e al servizio della rete – a domicilio, presso la sede di lavoro, in viaggio».
- I Comuni e le città si stanno preparando alla rapida evoluzione dell'elettromobilità assumendo una posizione chiara e agendo come pianificatori, fornitori, promotori, consulenti e figure di riferimento.
- Introducendo un'infrastruttura di mobilità all'avanguardia Comuni e città valorizzano il proprio territorio, ad esempio attraverso infrastrutture di ricarica pubbliche e offerte di servizi di e-carsharing e di trasporto di merci su veicoli elettrici.

### **Riduzione dei costi d'esercizio**

- Grazie a una maggiore efficienza e a costi energetici inferiori i costi d'esercizio dei veicoli elettrici sono inferiori a quelli dei veicoli a combustibili fossili.
- I veicoli elettrici, inoltre, comportano costi di manutenzione notevolmente minori perché contengono meno elementi che richiedono una manutenzione intensiva, come il motore a combustione, la frizione o la scatola del cambio.
- Guardando ai costi totali, le autovetture elettriche a batteria sono quindi già oggi una soluzione nettamente più economica rispetto ai tradizionali veicoli a combustione.
- Anche per Comuni e città è proficuo convertire all'elettrico il parco veicoli.

## 2 Quattro ambiti d'intervento per Comuni e città

Comuni e città possono sostenere e promuovere la mobilità elettrica in vari modi, intervenendo nei quattro ambiti «Pianificazione», «Assunzione di un ruolo esemplare», «Infrastrutture e servizi» e «Informazione e consulenza». Le misure e gli esempi pratici descritti nelle varie sezioni servono da ispirazione – non si tratta in alcun modo di un elenco esaustivo. La sequenza di misure non è rappresentativa di una procedura definita: Comuni e città hanno la possibilità di agire negli ambiti a loro giudizio più opportuni.



### **Pianificazione**

- Come si sviluppano un atteggiamento e una posizione di apertura e positività rispetto alla mobilità elettrica?
- Nell’ottica del Comune o della città, dove si ravvisa la maggior necessità d’intervento nel settore dell’elettromobilità? Dove sussiste la maggior competenza operativa?
- In che modo un Comune o una città può inserire l’elettromobilità nelle politiche esistenti in materia di energia, clima e trasporti? Come può prevenire conflitti con gli obiettivi della politica dei trasporti e quella ambientale?

### **Assunzione di un ruolo esemplare**

- In che modo il Comune o la città e la relativa amministrazione possono dare l’esempio?
- Come si può elettrificare il parco veicoli comunale?

### **Infrastrutture e servizi**

- Quanti veicoli elettrici ci saranno nel Comune o nella città in futuro? Di quanta elettricità avranno bisogno? Dove saranno ricaricati? A domicilio, presso la sede di lavoro, a colonnine accessibili al pubblico o presso infrastrutture di ricarica veloce?
- Di quali infrastrutture di ricarica avrà bisogno il Comune o la città nei prossimi anni per soddisfare il fabbisogno di ricarica dei conducenti di auto elettriche?
- Quale ruolo può assumere il Comune o la città nel potenziamento delle infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico e nelle offerte di e-carsharing?
- In che modo il Comune o la città può influenzare i progetti di costruzione privati e garantire la disponibilità delle infrastrutture e dell’approvvigionamento necessari per la mobilità elettrica?

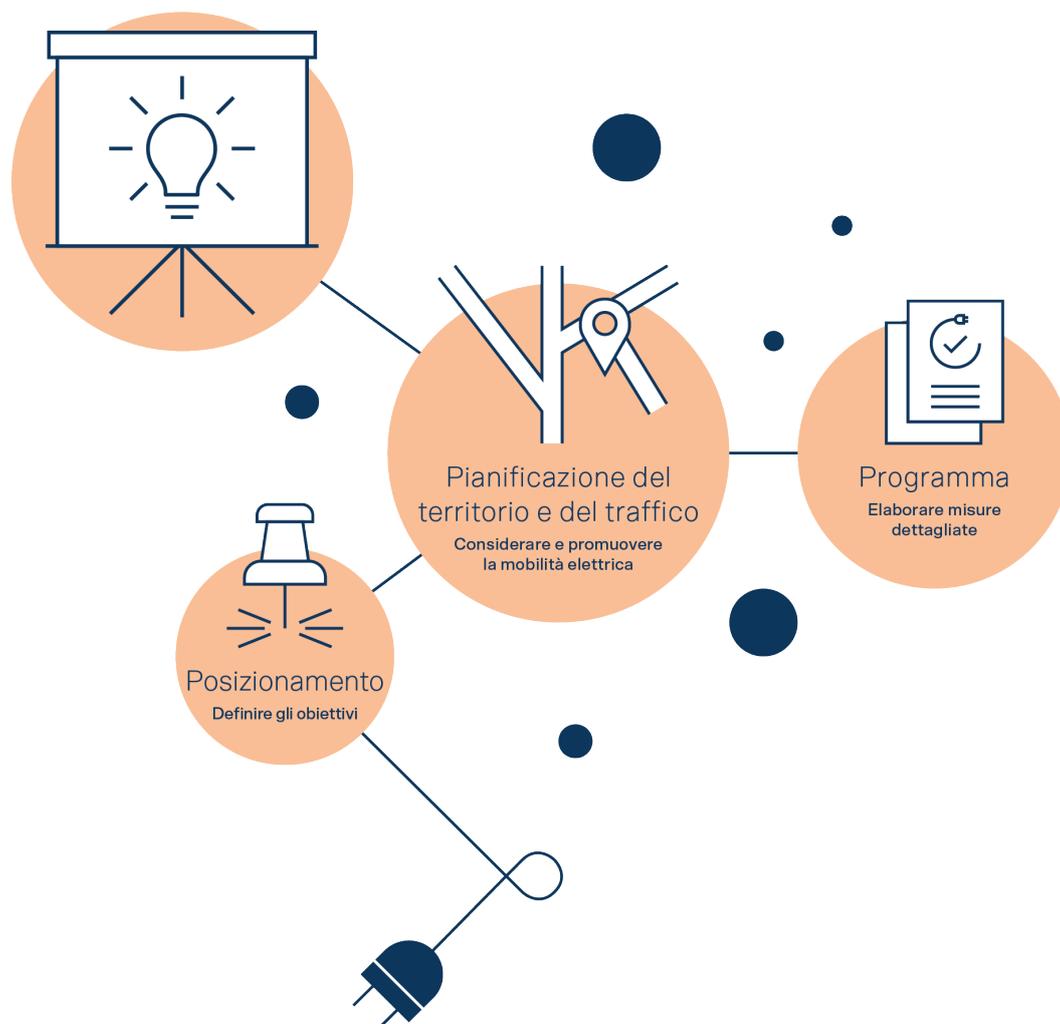
### **Informazione e consulenza**

- Quali sono le iniziative e i canali di comunicazione che Comuni e città possono utilizzare per informare, sensibilizzare e offrire consulenza alla popolazione e a determinati gruppi di destinatari sul tema dell’elettromobilità?



### 3 Ambito d'intervento «Pianificazione»

Elaborando un'apposita strategia, Comuni e città sviluppano un atteggiamento e una posizione condivisi nel campo dell'elettromobilità e definiscono obiettivi chiari. Un programma comunale o regionale per la mobilità elettrica evidenzia le maggiori aree in cui è necessario intervenire e come affrontare tale fabbisogno nei Comuni, nelle città o nelle regioni.





### 3.1 Misura P1: Definire la posizione

#### Obiettivo

Comuni e città elaborano una strategia per la mobilità elettrica con orientamenti e obiettivi gettando le basi per un impegno comunale nel campo dell'elettromobilità.

#### Descrizione

Comuni e città sviluppano un atteggiamento e una posizione condivisi nel campo dell'elettromobilità. Definiscono obiettivi misurabili all'interno della strategia per la mobilità elettrica. Inoltre, conoscono le proprie competenze operative in quanto pianificatori, fornitori, promotori, consulenti e figure di riferimento in tale ambito. La strategia fissa gli orientamenti che il Comune o la città adotteranno negli anni a venire.

Maggiori informazioni:

- città di Sciaffusa (2021): [Elettromobilità nella Città di Sciaffusa: principi e misure](#)
- città di Winterthur (2016): [Principi di base per la mobilità elettrica](#)
- Ginevra (2017): [Strategia per la mobilità elettrica 2030](#)
- Conferenza delle Città per la mobilità (2017): [Elettromobilità: posizioni della Conferenza delle Città per la mobilità](#)

### 3.2 Misura P2: Predisporre un programma relativo alla mobilità elettrica

#### Obiettivo

Nel proprio programma i Comuni e le città specificano gli obiettivi e gli orientamenti strategici con misure dettagliate. Disciplinano le competenze in capo all'amministrazione e stimano i costi di attuazione delle misure.

#### Descrizione

Il programma comunale per la mobilità elettrica evidenzia le aree in cui è più urgente intervenire: ad esempio, il potenziamento della rete di ricarica privata e pubblica o le iniziative di informazione e consulenza ai committenti affinché tengano conto della mobilità elettrica negli edifici di nuova costruzione e nelle ristrutturazioni. Comuni e città elaborano misure dettagliate, precisano le competenze all'interno dell'amministrazione e calcolano i costi che ne derivano.

Informando e coordinando in modo mirato i soggetti privati – in particolare datori di lavoro, comunioni dei proprietari per piani e amministrazioni immobiliari – si stimola lo sviluppo della rete di ricarica privata. Inoltre tale programma identifica i principali elementi di moltiplicazione della visibilità e della promozione dell'elettromobilità: strutture ricreative, concessionarie, taxi, carsharing.



Elemento importante del programma comunale relativo alla mobilità elettrica è l'analisi del fabbisogno di infrastrutture di ricarica all'interno del Comune o della città (v. anche la [misura IS1](#), ambito d'intervento «Infrastrutture e servizi»).

Maggiori informazioni:

- città di Illnau-Effretikon (2020): [Programma per la mobilità elettrica e le motorizzazioni alternative](#)
- [Programma eMobility dell'associazione Birsstadt](#)

## Esempio pratico

### Programma per l'elettromobilità di Münsingen

Nel 2020 la città di Münsingen ha commissionato un programma per la mobilità elettrica come parte del piano direttore sulla mobilità. Con tale documento la città ha stabilito le condizioni quadro idonee per promuovere lo sviluppo della mobilità elettrica e contribuire in modo positivo alla svolta energetica. Il pacchetto di misure risulta vantaggioso per il Comune e la regione nel suo complesso: riduzione delle polveri fini e dell'inquinamento fonico a livello locale e miglioramento della vivibilità degli spazi pubblici. Sfruttando il grande potenziale della produzione di energia rinnovabile, Münsingen contribuisce anche alla protezione del clima.

Maggiori informazioni:

- [Programma per l'elettromobilità di Münsingen](#)

## 3.3 Misura P3: Tenere conto della mobilità elettrica nella pianificazione del territorio e del traffico

### Obiettivo

I Comuni e le città definiscono la pianificazione del territorio e del traffico in modo da considerare le esigenze dell'elettromobilità e promuoverla.

### Descrizione

Adeguando il regolamento edilizio e il piano delle zone, Comuni e città provvedono affinché si consideri la mobilità elettrica già nelle prime fasi di pianificazione e progettazione, evitando così ingenti costi di adeguamento successivo. Anche i committenti e i proprietari delle superfici adibite a parcheggio o di edifici di nuova costruzione



e ristrutturati devono prendere in considerazione fin dall'inizio le esigenze dell'elettricità. In questo modo, già in fase di costruzione si creano i presupposti tecnici per poter successivamente soddisfare senza difficoltà la crescente domanda di auto elettriche offrendo le necessarie stazioni di ricarica. Inoltre, attraverso una gestione specifica dei parcheggi, eventualmente abbinata a zone vietate ai veicoli a combustibili fossili, i Comuni e le città possono accrescere l'attrattiva dei veicoli elettrici.

Maggiori informazioni:

- città di Illnau-Effretikon (2021): [Revisione totale del regolamento edilizio e del piano delle zone \(pagg. 49 e 125\)](#)
- Electrosuisse (2019): [Creare il contatto. Mobilità elettrica e infrastruttura](#)
- Promemoria SIA 2060: [Infrastrutture per veicoli elettrici negli edifici](#)
- APF Svizzera (2019): [Promemoria per l'allestimento di stazioni di ricarica per veicoli elettrici in caso di proprietà per piani e comproprietà](#)

## Esempio pratico

### **Divieto di circolazione per i veicoli a combustibili fossili nella città di Losanna dal 2030**

La città di Losanna prevede di introdurre nel 2030 un divieto di utilizzo di veicoli a combustibile fossile su tutto il territorio comunale. In vista di tale provvedimento, la città sta ampliando la rete di ciclopiste e zone pedonali e potenziando i collegamenti tramite metropolitana e autobus al fine di ridurre il traffico motorizzato privato (TMP). Allo stesso tempo, sta riducendo la quantità di parcheggi pubblici e prevede di ridefinire la destinazione d'uso di parcheggi pubblici e privati. In secondo luogo, la città sta programmando una transizione ai veicoli elettrici, da conseguire promuovendo la realizzazione di stazioni di ricarica pubbliche su suoli pubblici e privati.

Maggiori informazioni:

- [città di Losanna: Elenco delle misure per la strategia climatica di Losanna – capitolo 2](#)
- Associazione Birsstadt (2020): [Guida alle perizie sulla mobilità](#)



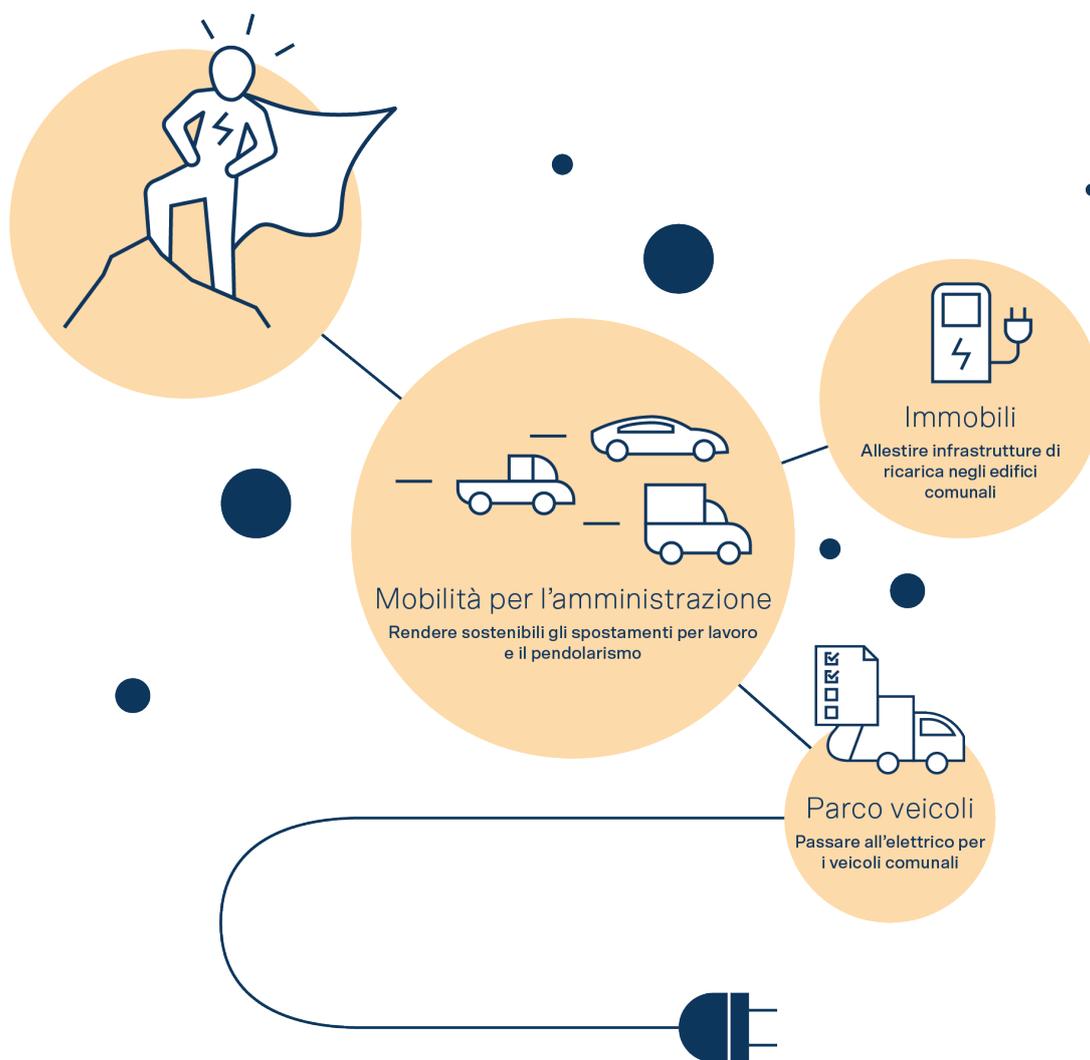
## Indicazione delle condizioni di approvazione per le infrastrutture di ricarica su suolo stradale pubblico

Prima dell'installazione di un'infrastruttura di ricarica su suolo stradale pubblico, il committente verifica quali siano le autorizzazioni necessarie. Nella maggior parte dei casi si segue il processo di autorizzazione edilizia «normale» che, benché diverso nei vari Comuni e città, in linea di massima è simile dappertutto. Ciò include l'autorizzazione del proprietario della strada quando vengono utilizzate strade comunali, strade adibite al trasporto di merci o strade private. Inoltre, per le colonnine di ricarica occorre l'autorizzazione edilizia dell'ufficio competente e se il committente intende realizzare o modificare una stazione di trasformazione è necessaria l'autorizzazione dell'Ispettorato federale degli impianti a corrente forte ESTI. Oltre a questo, sul suolo stradale pubblico (oltre che nelle aree di traffico di proprietà privata, se accessibili al pubblico) vanno obbligatoriamente rispettate le condizioni poste dall'[ordinanza sulla segnaletica stradale](#) (OSStr), che disciplina le modalità di segnalazione (segnali e demarcazioni) dei parcheggi e trova quindi applicazione anche in merito alla segnalazione e alle riserve delle stazioni di ricarica per i veicoli elettrici. A questo riguardo il Comune o la città osserva in particolare le seguenti disposizioni dell'OSStr: articolo 48 (segnalazione di parcheggi), articolo 65 capoversi 13 e 14 (cartelli complementari per certi segnali), articolo 79 capoverso 4 (demarcazione di parcheggi), articolo 79a capoverso 1 (demarcazione di divieti di fermata e sosta) e allegato 2 (figure dei segnali e delle demarcazioni). Inoltre, il Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle Comunicazioni (DATEC) ha integrato le «[Istruzioni concernenti demarcazioni speciali sulla carreggiata](#)» inserendo un capitolo sulla colorazione verde delle postazioni di ricarica per veicoli elettrici (n. 10). Pertanto, ora un Comune o una città ha la possibilità di utilizzare il colore verde per i posti di parcheggio o gli spazi con divieto di parcheggio destinati alla ricarica di veicoli elettrici. Lo stesso dicasi per le colonnine ubicate nelle aree di sosta delle autostrade e delle semiautostrade e i relativi cartelli nelle nuove «[Istruzioni relative alla segnaletica delle aree di sosta e alle informazioni complementari sui cartelli indicanti le aree di servizio lungo le autostrade e semiautostrade](#)».



## 4 Ambito d'intervento «Assunzione di un ruolo esemplare»

Nello svolgimento dei propri compiti le amministrazioni comunali e cittadine generano traffico; danno l'esempio rendendo questo traffico il più efficiente ed ecologico possibile.





## 4.1 Misura RE1: Organizzare la mobilità per l'amministrazione in modo sostenibile

### Obiettivo

Il Comune o la città garantisce la massima sostenibilità possibile per gli spostamenti professionali e il pendolarismo del proprio personale.

### Descrizione

Come prima cosa, Comuni e città analizzano lo status quo del pendolarismo e dei viaggi di lavoro. In che percentuale il personale ricorre al traffico motorizzato privato, ai trasporti pubblici e agli spostamenti a piedi o in bicicletta? Quali tipi di veicoli vengono utilizzati? Quali alternative esistono per le varie esigenze di mobilità? Quali sono i principi e gli obiettivi da raggiungere, e con quali misure si possono conseguire? L'obiettivo è quello di convogliare il traffico motorizzato privato verso il trasporto pubblico e la mobilità ciclistica e di utilizzare o introdurre offerte di condivisione. Al contempo si esaminano le condizioni quadro per l'acquisto di veicoli, ridefinendole secondo criteri di efficienza energetica. Con una gestione mirata, i parcheggi possono essere assegnati in via prioritaria ai pendolari che utilizzano veicoli in carpooling o elettrici. In un secondo momento, il Comune o la città deve analizzare il fabbisogno di ricarica legato al traffico pendolare e professionale ed elaborare un apposito piano di postazioni di ricarica. In tale piano si stabilisce quindi il numero di colonnine da realizzare e mettere in esercizio per i veicoli comunali ed eventualmente anche per quelli dei pendolari.

Maggiori informazioni:

- [www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)
- [www.mms-gms.ch](http://www.mms-gms.ch)

## Esempio pratico

### Programma relativo alla mobilità per l'amministrazione, Mendrisio

Nel suo documento «Strategie Mendrisio 2030», il Comune di Mendrisio ha previsto alcune misure riguardanti la flotta veicoli. Al momento, i servizi tecnici dispongono di nove veicoli elettrici (cinque furgoni elettrici e quattro auto elettriche) e 20 e-bike. Il Comune propone di rinnovare la flotta nel periodo 2022–2025 con l'aggiunta di ulteriori furgoni, autocarri e autospazzatrici, tutti elettrici. Mendrisio sta eseguendo delle prove per determinare quali tipi di veicoli possono essere convertiti e quali modelli occorre acquistare. Anche altri reparti dell'amministrazione locale hanno in programma di convertire gradualmente la propria flotta alla propulsione elettrica in occasione del rinnovo.



Maggiori informazioni:

- [Strategie Mendrisio 2030](#)
- Persona di contatto: Nicola Di Ludovico, Ufficio tecnico comunale di Mendrisio, [nicola.diludovico@mendrisio.ch](mailto:nicola.diludovico@mendrisio.ch)

## 4.2 Misura RE2: Passare all'elettrico per il parco veicoli comunale

### Obiettivo

Comuni e città acquistano e gestiscono veicoli con motorizzazioni alternative.

### Descrizione

Comuni e città danno un'impostazione di efficienza energetica, risparmio e responsabilità ambientale e sociale all'acquisto, alla manutenzione e all'uso della flotta comunale. Un'opzione percorribile è costituita segnatamente dai veicoli elettrici a batteria, in quanto il loro impatto generale sull'ambiente è di gran lunga inferiore agli altri tipi di veicoli. In alcuni casi, i costi totali sono già oggi inferiori rispetto ai veicoli tradizionali; fanno eccezione i veicoli comunali per usi speciali e i veicoli commerciali pesanti, per i quali, nonostante i minori costi di esercizio, i costi totali sono ancora nettamente maggiori rispetto ai veicoli convenzionali.

I Comuni e le città esercitano un'influenza diretta sul parco veicoli comunale, immatricolando esclusivamente veicoli in linea con le più rigide disposizioni UE in materia di emissioni di inquinanti atmosferici (CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> e polveri fini). Per quanto possibile dal punto di vista operativo, il Comune o la città si dota soltanto di veicoli che producono scarse emissioni foniche. In quest'ottica i veicoli elettrici risultano quasi sempre migliori di quelli tradizionali e spesso offrono anche vantaggi in termini di esercizio e manutenzione.

Il Comune o la città acquista veicoli elettrici, quindi pianifica e realizza le necessarie infrastrutture di ricarica presso edifici amministrativi, centri di manutenzione e altre sedi comunali. Per motivi di costo, è utile concentrare il più possibile l'infrastruttura di ricarica in un cluster. A tal fine, il Comune o la città determina le ubicazioni più idonee.

Maggiori informazioni:

- città di Zurigo (2020): [Approvazione della politica cittadina in materia di veicoli](#)
- Comune di Losone (2020): [Nuovi veicoli elettrici per il Comune di Losone](#)
- [Direttive per gli acquisti di Città dell'energia \(2021\): strumento per gli acquisti nei Comuni](#)



## Esempio pratico

### Spazzaneve elettrico a Le Chenit

Il Comune di Le Chenit, nel nord del Cantone di Vaud, possiede quattro veicoli elettrici per l'espletamento dei servizi comunali. In seguito a varie prove, il Consiglio comunale ha deciso di acquistare un ulteriore veicolo elettrico specificamente per lo sgombero della neve. Nonostante il maggior prezzo d'acquisto, il Comune è convinto di aver investito in una soluzione sostenibile e di poter risparmiare, nel lungo periodo, sui costi d'esercizio.

Maggiori informazioni:

- Persona di contatto: Emanuele Franchini, [travaux@chenit.ch](mailto:travaux@chenit.ch)

## 4.3 Misura RE3: Immobili comunali: elaborare la gestione della mobilità e predisporre l'infrastruttura di ricarica

### Obiettivo

Chi affitta un immobile comunale agisce in modo sostenibile. I Comuni e le città mettono a disposizione offerte di condivisione e un'infrastruttura di ricarica in linea con le esigenze.

### Descrizione

Negli immobili comunali, i Comuni e le città mettono a disposizione dei propri inquilini offerte di condivisione di veicoli elettrici e biciclette elettriche (bici elettriche cargo incluse). Le offerte sono accessibili anche a chi non vive in quegli stabili.

A tal fine, nella loro veste di proprietari di immobili i Comuni e le città analizzano le esigenze di ricarica attuali e future dei propri inquilini. Su tale base, determinano poi un programma di ricarica nei parcheggi e mettono a disposizione degli inquilini comunali una soluzione di ricarica.

Riveste grande importanza anche la gestione dei parcheggi negli immobili comunali. Aniché affittare i posti auto, i Comuni o le città possono sfruttare quelli esistenti per le offerte di condivisione (carsharing, biciclette e-cargo). I posteggi restanti possono essere destinati in via prioritaria ai veicoli elettrici.

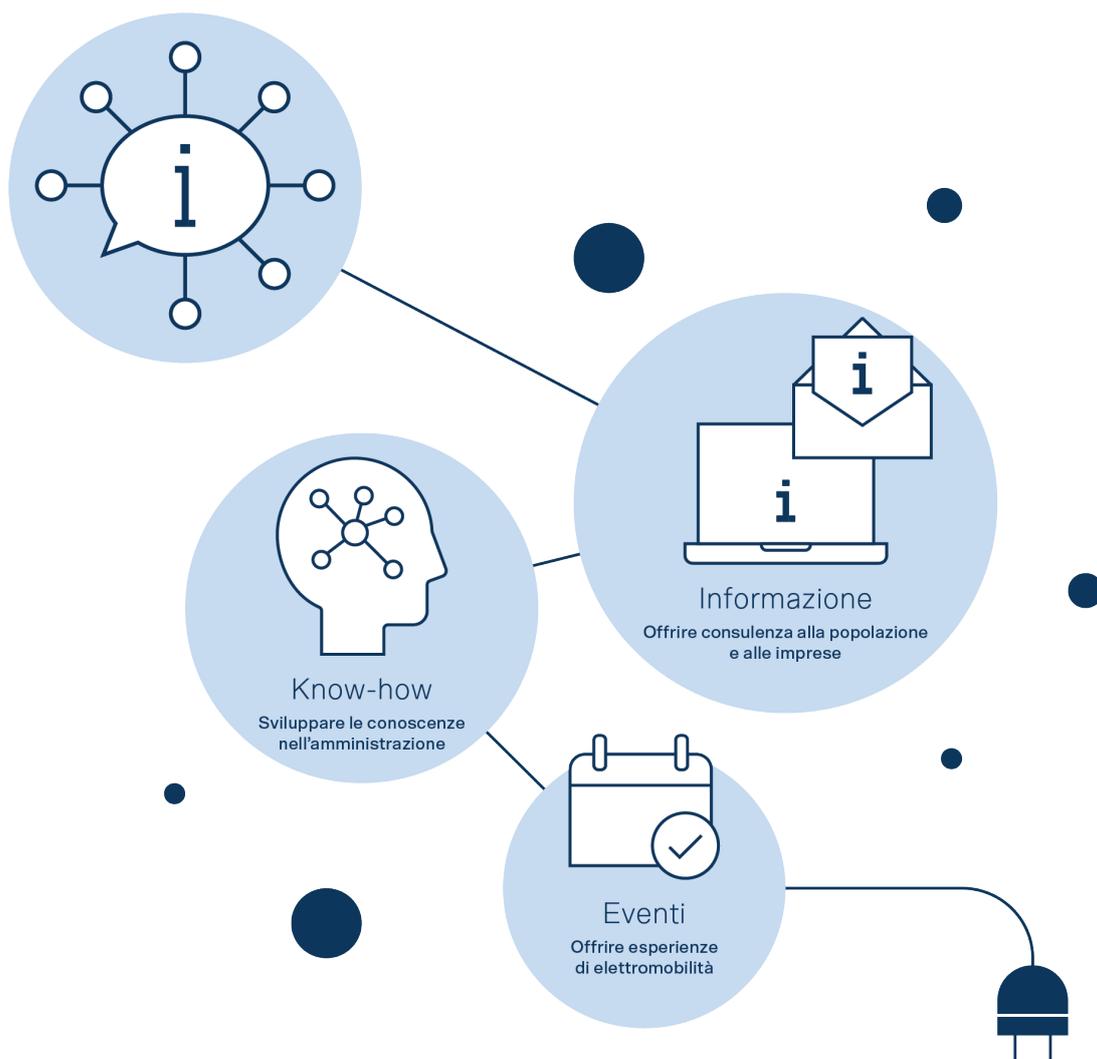
Maggiori informazioni:

- città di Zurigo (2021): [Gestione della mobilità nell'insediamento residenziale di Rietli](#)



## 5 Ambito d'intervento «Informazione e consulenza»

Con attività mirate di informazione e consulenza, Comuni e città avvicinano la mobilità elettrica alla popolazione e alle imprese locali, attivando così importanti moltiplicatori. Nel contempo, i responsabili nei Comuni e nelle città acquisiscono il know-how necessario.





## 5.1 Misura IC1: Sviluppare il know-how nell'amministrazione

### Obiettivo

Le amministrazioni acquisiscono know-how nell'ambito della mobilità elettrica per informare e offrire consulenza in modo competente ai vari gruppi di destinatari.

### Descrizione

Comuni e città acquisiscono know-how nel campo dell'elettromobilità utilizzando veicoli elettrici nel parco veicoli comunale. Inoltre, il loro personale sviluppa una conoscenza approfondita dell'elettromobilità attraverso il networking, confrontandosi con altri Comuni e città e in occasione di meeting specialistici. L'associazione specializzata e-mobile fornisce informazioni su auto elettriche e stazioni di ricarica e supporta i Comuni e le città nell'organizzazione di eventi informativi. L'associazione Swiss eMobility organizza regolarmente eventi sulla mobilità elettrica. Per quanto riguarda i veicoli elettrici a due ruote (biciclette, scooter e motociclette), l'associazione NewRide, in collaborazione con una rete di Comuni, rivenditori, produttori e importatori, è a disposizione per fornire informazioni specialistiche.

Maggiori informazioni:

- [e-mobile](#)
- [Swiss eMobility](#)
- [NewRide](#)

## 5.2 Misura IC2: Offrire informazioni e consulenza alla popolazione e alle imprese

### Obiettivo

La popolazione, le imprese locali, le grandi imprese e le aziende edili godono di facile accesso alle informazioni e alla consulenza nel campo dell'elettromobilità.

### Descrizione

Comuni e città indicano un ufficio di riferimento per l'elettromobilità in grado di rispondere a eventuali domande dettagliate. I siti web del Comune, della città o del fornitore locale di energia sono ottime piattaforme da sfruttare per mettere a disposizione le informazioni e le offerte di consulenza pertinenti in forma aggregata. Idealmente, si possono trattare i seguenti argomenti: informazioni e consulenza sulla rete di stazioni di ricarica aperte al pubblico, su pianificazione, realizzazione e messa in servizio di stazioni di ricarica nelle zone residenziali e nelle imprese, sugli incentivi finanziari pubblici (cittadini/comunali/cantionali) e sui modelli di veicoli elettrici. L'offerta informativa può essere completata riportando link ad associazioni professionali, eventi o



iniziative promosse dalla Confederazione o dai Cantoni nel settore dell'elettromobilità.

Maggiori informazioni:

- città di Pully: [pully.ch/ecowatt](http://pully.ch/ecowatt)
- città di San Gallo: [Consulenza sulla mobilità](#)
- città di Lucerna: [Soluzione di ricarica per auto elettriche](#)
- città di Zurigo: [Contributi per il conseguimento degli obiettivi della Società a 2000 Watt](#)
- Swiss eMobility: [Consulenza in materia di elettromobilità per le aziende](#)
- SvizzeraEnergia: [Automobili ad alta efficienza energetica & Sulle strade svizzere circolano sempre più auto elettriche \(svizzeraenergia.ch\)](#)
- Istituto Paul Scherrer: [Calculator](#)
- TCS: [Catalogo dei consumi](#)
- Unione professionale svizzera dell'automobile: [CheckEnergeticaAuto](#)
- USTRA, UFE: [Roadmap mobilità elettrica 2022](#)

## Esempio pratico

### Yverdon Energies

La città di Yverdon-les-Bains gestisce il sito web «Yverdon Energies», dedicato esclusivamente al tema dell'energia. Attraverso il sito e la partecipazione attiva sui siti di social networking, la città diffonde informazioni sui sussidi esistenti per i veicoli elettrici, le e-bike e le infrastrutture di ricarica, e offre informazioni e consulenza per pianificare la costruzione di colonnine. Gli utenti possono porre domande sulle domande di sovvenzione o sull'elettromobilità in generale attraverso un semplice modulo online. Su richiesta, privati e aziende ricevono un'offerta individuale online per una soluzione di ricarica.

Maggiori informazioni:

- [yverdon-energies.ch](http://yverdon-energies.ch)



## 5.3 Misura IC3: Elettromobilità da toccare con mano

### Obiettivo

Grazie a eventi e campagne di sensibilizzazione, la popolazione e le imprese locali hanno familiarità con il tema dell'elettromobilità.

### Descrizione

La popolazione e le aziende locali possono partecipare a giornate dedicate alla mobilità, fiere commerciali o altre manifestazioni per fare giri di prova a bordo di vari veicoli elettrici e testare le stazioni di ricarica. I Comuni e le città coinvolgono come partner i fornitori di energia e di veicoli elettrici: e-mobile offre a Comuni e città supporto per l'organizzazione di eventi. Inserendole in campagne di sensibilizzazione, le aziende offrono settimane di prova con veicoli elettrici. Per l'organizzazione, la mediazione ed eventualmente il sostegno finanziario, è possibile avvalersi della cooperazione con fornitori terzi, come concessionarie o negozi di biciclette.

Maggiori informazioni:

- [Mercato della mobilità di San Gallo](#)
- [Giornata nazionale della mobilità elettrica 2021](#)
- [Show della mobilità elettrica del Seeland 2020](#)
- TCS: [E-Garden presso il Glattzentrum](#)
- Electrosuisse: [e-mobile Driving Experience](#)
- Rheinfelden: [Fiera della mobilità elettrica 2021](#)

## Esempio pratico

### Spiel Energie e MONAMO, Wil

Con l'iniziativa «Spiel Energie» la città di Wil (SG) incoraggia la popolazione di tutte le fasce d'età, attraverso il gioco, ad assumere un comportamento attento all'ambiente ed efficiente sotto il profilo dell'energia. Gli eventi sensibilizzano la popolazione su vari temi del settore energetico. In questo modo, la città mira a promuovere nella popolazione anziana una riflessione sugli schemi di consumo consolidati, incoraggiando al contempo le giovani generazioni a fare propri comportamenti rispettosi dell'ambiente. Inoltre, la città di Wil ha lanciato il progetto MONAMO «Modelle nachhaltige Mobilität in Gemeinden» (modelli di mobilità sostenibile nei Comuni), un approccio innovativo a una mobilità sostenibile e rivolta al futuro. A tal fine, ha presentato ai prosumatori vari pacchetti tutto-incluso in occasione della giornata



2021 dedicata alle auto elettriche. Il pacchetto per le case plurifamiliari combina un impianto fotovoltaico con un sistema di stoccaggio a batteria e offerte di e-carsharing. Ai partecipanti viene anche data la possibilità di provare gratuitamente diversi modelli di veicoli elettrici per due o tre giorni consecutivi.

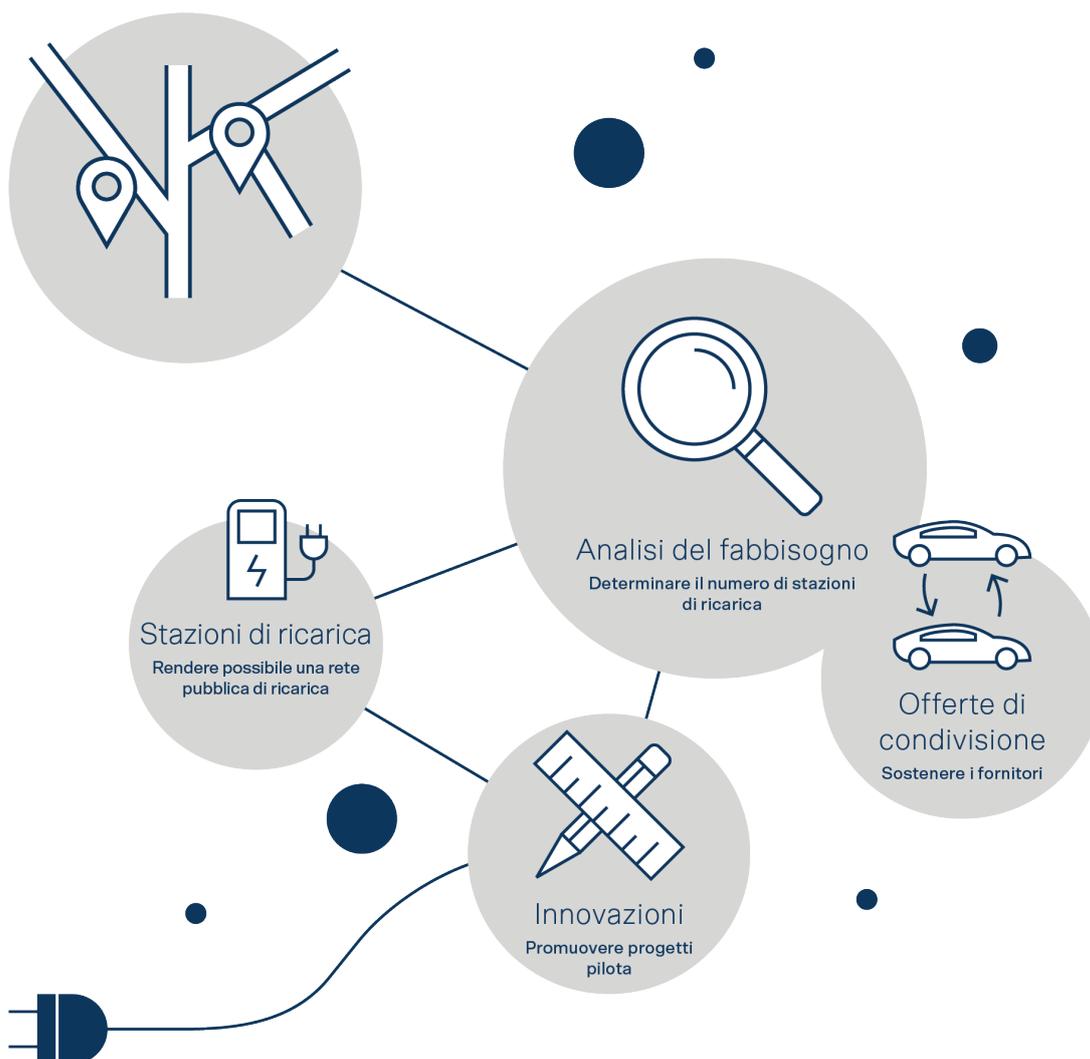
Maggiori informazioni:

- [Spiel Energie Wil, MONAMO Wil](#)



## 6 Ambito d'intervento «Infrastrutture e servizi»

I Comuni o le città sostengono il potenziamento di un'infrastruttura di ricarica in linea con le esigenze della mobilità elettrica ponendosi come pianificatori in un'ottica di coordinamento. In relazione allo sviluppo di infrastrutture pubbliche di ricarica, i Comuni o le città chiariscono le modalità di gestione delle stazioni di ricarica su suolo pubblico. Inoltre, definiscono il loro ruolo nel potenziamento dell'infrastruttura di ricarica e delle offerte di condivisione.





- Quanti veicoli elettrici ci saranno nel Comune o nella città in futuro? Di quanta elettricità avranno bisogno? Dove saranno ricaricati? A domicilio, presso la sede di lavoro, presso colonnine accessibili al pubblico o infrastrutture di ricarica veloce?
- Di quali infrastrutture di ricarica avrà bisogno il Comune o la città nei prossimi anni per soddisfare il fabbisogno di ricarica dei conducenti di auto elettriche?
- Quale ruolo può assumere il Comune o la città nel potenziamento delle infrastrutture di ricarica pubbliche e nelle offerte di carsharing?

## 6.1 Misura IS1: Analizzare il futuro fabbisogno di stazioni di ricarica

### Obiettivo

Comuni e città analizzano il futuro fabbisogno di stazioni di ricarica tenendo conto delle diverse esigenze.

Accertano se gruppi significativi di utenti possono parcheggiare e caricare i propri veicoli principalmente in aree pubbliche.

Inoltre, tengono in considerazione le condizioni della rete elettrica locale nella pianificazione dell'infrastruttura di ricarica pubblica.

### Descrizione

Alla base di un'infrastruttura di ricarica efficace nel Comune o nella città vi è l'analisi del futuro fabbisogno di stazioni di ricarica. Per i Comuni più piccoli può essere proficuo eseguire tale studio in collaborazione con i Comuni limitrofi, la regione o il Cantone. Il fabbisogno previsto per l'area geografica costituisce una base importante per il processo decisionale e per il coordinamento con i fornitori privati di stazioni di ricarica e i fornitori comunali di energia elettrica. In questo modo, il Comune o la città evita investimenti errati e risparmia sui costi.

I Comuni e le città dovrebbero predisporre colonnine di ricarica su suolo pubblico, qualora non siano già disponibili in quantità sufficiente in superfici private. Possono crearne anche in posizioni strategiche e rilevanti per il traffico. A trarne particolare vantaggio sono i gruppi di utenti che possono parcheggiare i propri veicoli solo in aree pubbliche, come i residenti che non hanno un proprio posto auto, chi usa una carta di parcheggio per residenti nella zona blu delle aree residenziali o chi lascia l'auto nei parcheggi pubblici delle aree turistiche. Nel pianificare la rete di ricarica pubblica, il Comune o la città tiene conto delle diverse esigenze di utilizzo del suolo pubblico e della rete elettrica locale. Nel caso della rete elettrica, la vicinanza alle stazioni di trasformazione incide in modo determinante sui costi di realizzazione.

Per le sempre più diffuse e-bike, il Comune o la città pianifica e determina il dimensionamento di ciclopiste ad alta velocità e appositi posteggi. Rispetto alle auto elettriche, la disponibilità di punti di ricarica pubblici per le biciclette elettriche riveste un'importanza minore.



Maggiori informazioni:

- Basilea (2019): [Consiglio sul programma generale per l'elettromobilità](#)
- città di Sciaffusa (2021): [Utilizzo dell'elettromobilità](#)
- EBP Schweiz AG (2021): [Scenari dell'elettromobilità in Svizzera – aggiornamento 2021](#)
- Protoscar (2021): [Guida all'installazione di sistemi di ricarica per auto elettriche 2021](#)
- [pieno-di-elettricita.ch](http://pieno-di-elettricita.ch)

## Esempio pratico

### **Caricare su suolo pubblico nella città di Berna**

Energie Wasser Bern (ewb) e l'ufficio del genio civile della città di Berna hanno lanciato nel marzo 2019 il progetto pilota «Laden im öffentlichen Raum» (caricare su suolo pubblico). Gli utenti di auto elettriche di due quartieri della capitale che non dispongono di un parcheggio privato possono ora accedere a due colonnine di ricarica normale in ciascuno dei due distretti cittadini. Un altro progetto pilota, intitolato «Laden an der Strassenlaterne» (ricarica al lampione), sfrutta l'infrastruttura di illuminazione pubblica esistente per allestire punti di ricarica senza realizzare opere aggiuntive negli spazi pubblici. Per il momento, i punti gestiti attraverso questo progetto sono tre.

Maggiori informazioni:

- [Energie Wasser Bern](#)

# Come si realizza un'infrastruttura di ricarica conforme al fabbisogno?

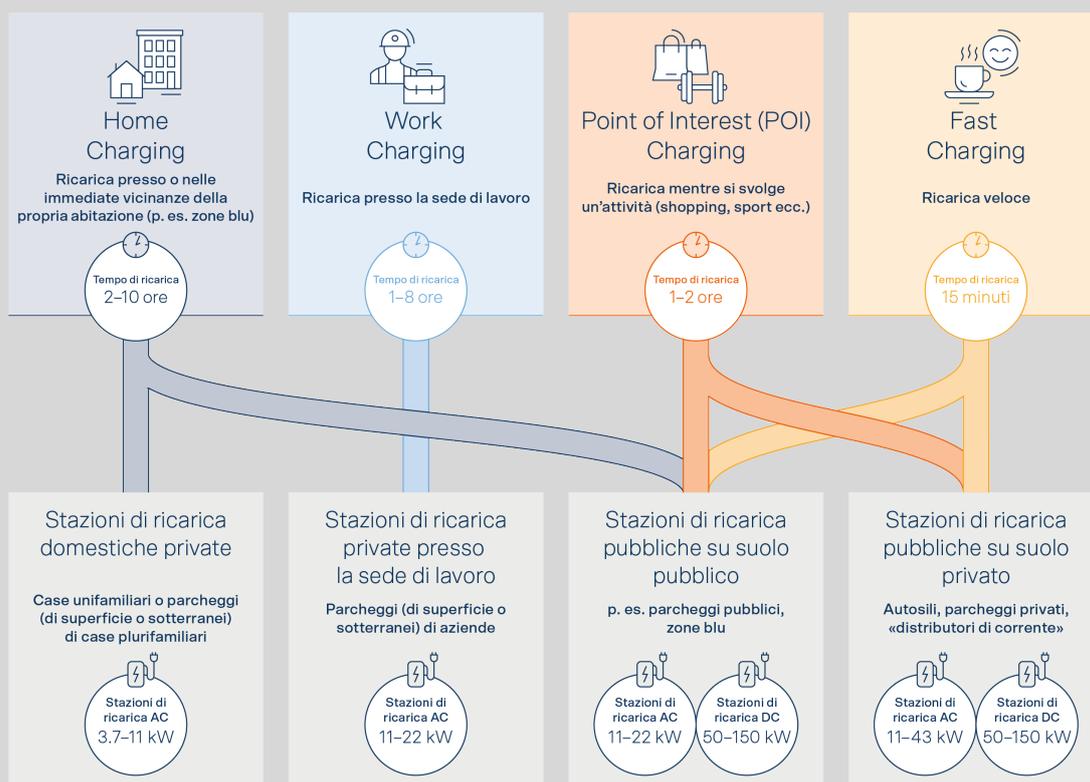
Comuni e città svolgono ruoli diversi nel potenziamento delle proprie infrastrutture di ricarica. Possono dirigere lo sviluppo dell'infrastruttura privata adeguando il regolamento edilizio e il piano delle zone, oppure sviluppando programmi di promozione. I Comuni e le città hanno diverse opzioni anche per quanto riguarda la realizzazione di infrastrutture di ricarica accessibili al pubblico:

- possono lasciare la costruzione della rete di ricarica interamente nelle mani di fornitori privati;
- possono pianificare, creare e gestire direttamente una rete pubblica;
- possono predisporre aree di suolo pubblico e attribuire concessioni a soggetti privati per la realizzazione e la gestione della rete di ricarica.

La rete di ricarica pubblica e la scelta della posizione delle colonnine possono orientarsi a principi strategici o di risposta al fabbisogno. In una prima fase, i Comuni e le città analizzano il futuro fabbisogno di stazioni di ricarica. Può essere utile eseguire tale studio in collaborazione con i Comuni limitrofi.

## Fabbisogno di ricarica e ubicazione delle stazioni

Le esigenze di ricarica per chi possiede un veicolo elettrico si possono classificare in quattro tipologie: Home, Work, Point-of-Interest (POI) e Fast. In altre parole, i veicoli vengono ricaricati presso stazioni di ricarica private a domicilio oppure al lavoro, presso colonnine situate su spazi pubblici o stazioni di ricarica accessibili al pubblico ma ubicate su terreni privati.



## Analizzare il futuro fabbisogno di ricarica nel Comune

L'analisi pone in evidenza le esigenze di ricarica nei Comuni e la loro entità. La ricarica al proprio domicilio è un'esigenza degli insediamenti residenziali, delle case unifamiliari e dei condomini dotati di parcheggi sotterranei. La ricarica presso la sede di lavoro interessa i datori di lavoro con numerosi pendolari o che gestiscono dei parchi veicoli. La necessità di stazioni di ricarica accessibili al pubblico riguarda i parcheggi pubblici vicini a punti di interesse (POI) molto frequentati e ben collegati. La ricarica veloce (Fast) può risultare utile nei parcheggi disposti lungo le principali arterie della viabilità.

### Fabbisogno di ricarica privata 2025

#### Home Charging

presso stazioni di ricarica private  
Domanda di energia elettrica  
in MWh/anno

- x < 4
- x 4 - 7
- x 7 - 10
- x 10 - 15
- x > 15

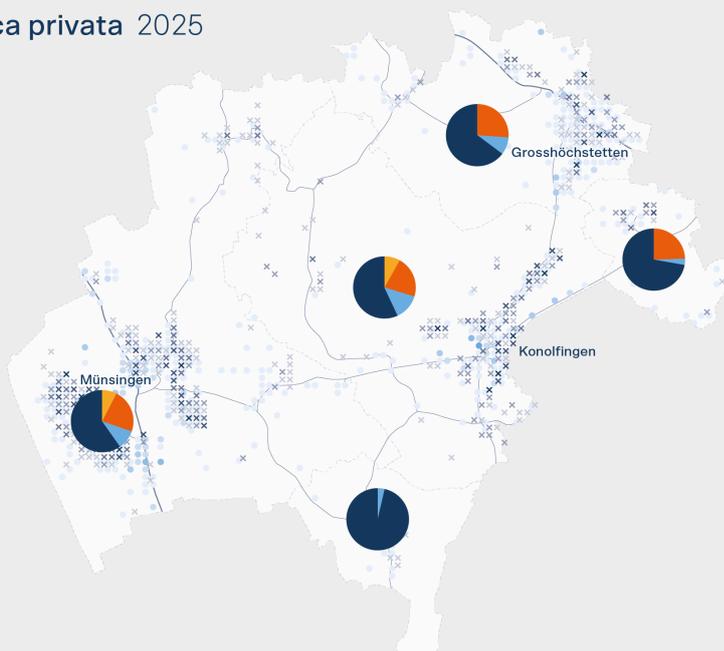
#### Work Charging

presso stazioni di ricarica private  
Domanda di energia elettrica  
in MWh/anno

- o < 1
- o 1 - 3
- o 3 - 7
- o 7 - 15
- o > 15

Fabbisogno di ricarica per tipo  
di stazione di ricarica e per Comune

- Home
- Work
- POI
- Fast



### Fabbisogno di ricarica pubblica 2035

#### POI Charging

presso stazioni di ricarica pubbliche  
Fabbisogno di ricarica in MWh

- x 50 - 80
- x 81 - 170
- x 171 - 340
- x > 340

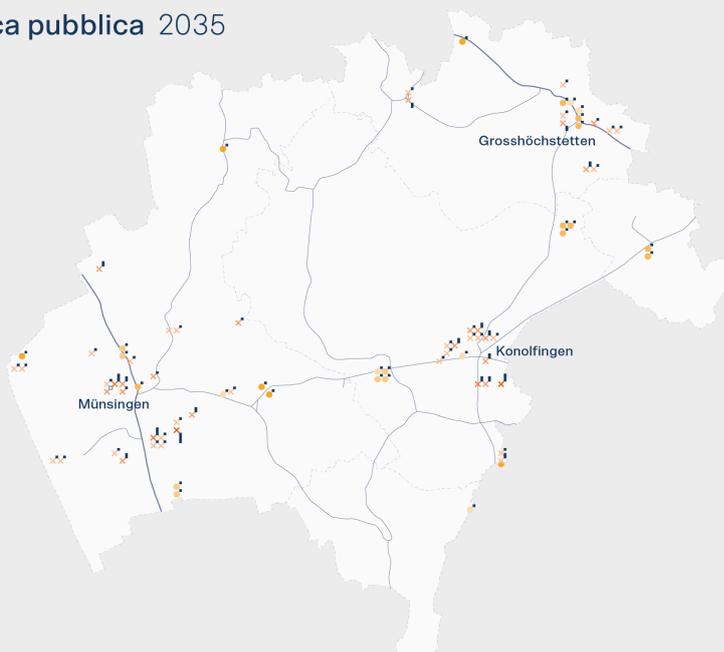
#### Fast Charging

presso stazioni di ricarica pubbliche  
Fabbisogno di ricarica in MWh

- o 60 - 80
- o 81 - 90
- o 91 - 110
- o > 110

#### Stazioni di ricarica previste

- 1 - 2
- 3 - 4
- 5 - 7
- > 7
- o Stazioni di ricarica attuali



## Mobilità elettrica nei Comuni nel 2025 e nel 2035

Numero di veicoli elettrici immatricolati (veicoli elettrici a batteria e ibridi plug-in) e numero di stazioni di ricarica necessarie per categoria di esigenza.

Scenario	Veicoli elettrici	Home	Work	POI	Fast
<b>Münsingen</b>					
2025	894	697	21	27	4
2035	3681	2649	92	59	14
<b>Konolfingen</b>					
2025	278	206	11	13	2
2035	1507	1071	49	30	9
<b>Grosshöchstetten</b>					
2025	155	123	5	6	-
2035	927	625	24	15	6

Dati e grafici ottenuti con lo strumento «Localizer», EBP



## 6.2 Misura IS2: Rendere possibile lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica aperta al pubblico

### Obiettivo

I Comuni e le città informano, coordinano, offrono consulenza e sostengono finanziariamente gli attori privati per l'allestimento di punti di ricarica accessibili al pubblico.

### Descrizione

In molti casi, non è necessario che un Comune o una città allestisca o gestisca stazioni di ricarica pubbliche con i propri mezzi: può invece creare le condizioni affinché lo facciano i privati. L'attenzione si concentra su parcheggi pubblici e autosili, zone di parcheggio residenziali, fornitori di energia, fornitori di servizi di carsharing, imprese di taxi, grandi datori di lavoro, amministrazioni immobiliari, centri commerciali e stazioni di servizio. Soprattutto nelle posizioni centrali i fornitori sono spesso disposti a realizzare e gestire l'infrastruttura di ricarica a proprie spese. In questi casi, il Comune o la città assume un ruolo di coordinamento pianificando e regolando la gestione delle colonnine su suolo pubblico. Inoltre, con un piano d'esercizio regola la gestione da parte di terzi. Attraverso il rilascio di concessioni, invita i gestori privati a presentare offerte per stazioni di ricarica su suolo pubblico.

Maggiori informazioni:

- Köniz (2020): [Köniz inaugura due stazioni di ricarica per auto elettriche](#)
- Wädenswil (2019): [Altre due stazioni di ricarica pubbliche](#)
- Basilea (2021): [Potenziamento orientato al fabbisogno di 200 stazioni di ricarica](#)
- USTRA (2020): [Istruzioni concernenti demarcazioni speciali sulla carreggiata](#)

## Esempio pratico

### Infrastruttura di ricarica pubblica per Birsstadt

I dieci Comuni di Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach, Duggingen, Grellingen, Muttenz, Münchenstein, Pfeffingen e Reinach si sono riuniti nell'associazione Birsstadt, che si prefigge di unire le forze e rappresentare e concretizzare gli interessi comuni. Nel settore della mobilità elettrica, l'associazione ha elaborato nel 2017 un programma di infrastrutture di ricarica volto all'analisi del fabbisogno futuro. Su tale base, ha individuato i parcheggi pubblici più idonei nei vari Comuni e fissato condizioni quadro uniformi per indire una gara pubblica. L'anno 2021 ha visto l'inizio del potenziamento dell'infrastruttura di ricarica.

Maggiori informazioni:

- [Programma eMobility dell'associazione Birsstadt](#)



## Non discriminazione, sistemi di accesso e fatturazione

Le stazioni di ricarica accessibili al pubblico funzionano per tutti i veicoli elettrici. Ogni postazione offre quindi tutti gli standard pertinenti per i sistemi di ricarica e i tipi di connettori (per le ricariche quando il veicolo è parcheggiato, almeno il tipo di presa 2; per le stazioni di ricarica veloce o «distributori di corrente», i tre tipi di prese seguenti: tipo 2 modo 3, Combined Charging System CCS tipo 2 e CHAdeMO).

La colonnina di ricarica identifica l'utente tramite un sistema di accesso (p. es. scheda RFID, QR code tramite app per smartphone, NFC o SMS). Una volta che l'utente è stato identificato in maniera univoca, l'elettricità può essere pagata al kWh, in base alla durata della sosta oppure a forfait. Il gestore della stazione di ricarica assicura che vengano accettati i mezzi di pagamento comuni (p. es. carte di debito/credito, carte di ricarica o app per smartphone) e impedisce una discriminazione di prezzo sistematica, p. es. in base al tipo di presa. L'accesso alle colonnine va idealmente garantito 24 ore su 24 e 365 giorni all'anno e slegato dalla precedente stipula di un contratto a lungo termine (p. es. per il rilascio di una tessera cliente). La pubblica amministrazione o le aziende possono aprire al pubblico le colonnine che si trovano sui loro spazi in determinati orari (p. es. la sera, nei fine settimana e nei giorni festivi). Registrando la presenza di una stazione di ricarica negli appositi elenchi (p. es. pieno-di-elettricità.ch) se ne aumenta la visibilità e la potenziale cerchia di utenti. Per evitare ogni discriminazione, le stazioni di ricarica sono disponibili e accessibili anche alle persone su sedia a rotelle. A tale scopo, il gestore determina il dimensionamento delle postazioni in linea con il tipo di gestione del servizio (cfr. scheda tecnica «Postazioni di ricarica adatte alle sedie a rotelle»).

Maggiori informazioni:

- [pieno-di-elettricità.ch](http://pieno-di-elettricità.ch)
- [Postazioni di ricarica adatte alle sedie a rotelle](#)



## 6.3 Misura IS3: Sostenere le offerte di condivisione

### Obiettivo

Comuni e città supportano le offerte di condivisione. Predispongono colonnine su suolo pubblico, assistono i fornitori nella ricerca di siti privati, svolgono attività di pubblicità oppure offrono un sostegno finanziario iniziale a sistemi non redditizi.

### Descrizione

Con il contributo delle offerte di condivisione, i Comuni o le città raggiungono una mobilità sostenibile. Molti fornitori ampliano continuamente i propri parchi veicoli aggiungendo veicoli elettrici, ma anche questi hanno bisogno di essere ricaricati. Per sviluppare una tale infrastruttura di ricarica, i fornitori di servizi di condivisione devono poter contare sul sostegno dei Comuni o delle città, anche perché spesso i veicoli stazionano su suolo pubblico.

Attraverso la piattaforma di condivisione «carvelo2go» è possibile noleggiare bici elettriche cargo in vari Comuni e città. In alternativa o come complemento al servizio, il Comune o la città può fornire servizi di mobilità propri, come una serie di e-bike nelle località turistiche finanziate dal Comune o dalla città in questione oppure in collaborazione con l'industria alberghiera e della ristorazione locale.

Maggiori informazioni:

- Comune di Steinach: [Sponti-Car di Steinach](#)
- [Energie Genossenschaft Zimmerberg](#)
- TCS: [SMARGO: la combinazione di mobilità condivisa e logistica cittadina](#)
- [E-Cargovia](#)
- [carvelo2go.ch](#)
- [Bike-sharing.ch](#)
- [Trafikguide](#)
- Mobility: [Condivisione di auto elettriche per i Comuni](#)
- [ubeeqo](#)
- [edrive carsharing](#)



## 6.4 Misura IS4: Testare progetti innovativi

### Obiettivo

Comuni e città sostengono progetti pilota innovativi che si adattano alle loro strategie e ai loro programmi per l'elettromobilità.

### Descrizione

Comuni e città sfruttano la possibilità di partecipare finanziariamente a progetti pilota innovativi. A tal fine possono richiedere degli incentivi a SvizzeraEnergia nell'ambito della promozione di progetti per Comuni e città (v. riquadro: [Supporto della Confederazione](#)). Inoltre, verificano se vi sono possibilità di sostegno finanziario da parte degli uffici cantonali competenti.

Tra i progetti pilota possibili vi sono per esempio l'uso di autobus elettrici per i trasporti pubblici, l'elettificazione della logistica urbana con veicoli commerciali elettrici leggeri e scooter elettrici (servizi di consegna locale, p. es. di pizza a domicilio). Anche servizi sociali come lo Spitex seguono solitamente itinerari ben programmabili e percorribili con veicoli elettrici o e-bike. Non è da escludere l'ipotesi di elettrificare anche il settore della navigazione.

Maggiori informazioni:

- città di Lugano: [Il primo battello di linea elettrico a ricarica rapida della Svizzera](#)

## Esempio pratico

### Progetto pilota per la riduzione del traffico merci nella città di Lugano

Il Consiglio comunale di Lugano ha deciso di avviare un progetto pilota denominato «Logistica cittadina a emissioni zero» in collaborazione con una società di logistica locale. Scopo del progetto è liberare il centro città dal passaggio dei veicoli pesanti per la consegna delle merci che potrebbero essere trasportate con mezzi meno rumorosi e a impatto ambientale ridotto.

Il progetto ha preso il via il 23 agosto 2021. Durante i sei mesi di prova, i pacchi destinati agli indirizzi del centro città di Lugano che arrivano quotidianamente vengono lasciati in un punto di raccolta centrale. La consegna ai destinatari avviene quindi con un veicolo elettrico della portata di 600 kg e con un'autonomia di 130 km, oppure con le biciclette (tradizionali o elettriche) del già attivo progetto «Saetta verde».

Maggiori informazioni:

- [Comunicato stampa della Città di Lugano sul progetto pilota](#)



## Supporto della Confederazione

Sulla piattaforma «franchi energia», gestita da EKZ-Energieberatung e sostenuta da SvizzeraEnergia, i Comuni o le città possono trovare tutti i programmi di promozione della Confederazione, dei Cantoni, delle città e dei Comuni nel campo dell'energia e della mobilità.

Maggiori informazioni:

- [franchienergia.ch](http://franchienergia.ch)

Il Catalogo dei consumi di SvizzeraEnergia e del TCS disponibile online fornisce una panoramica delle autovetture disponibili sul mercato (comprese informazioni sul consumo energetico, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sull'efficienza energetica dei modelli offerti) e degli ultimi sviluppi relativi ai modelli di veicoli.

Maggiori informazioni:

- [Catalogo dei consumi](#)

Con il suo programma «SvizzeraEnergia per i Comuni», SvizzeraEnergia sostiene Comuni e città mettendo a loro disposizione strumenti, incentivi finanziari e informazioni sulla mobilità sostenibile.

Maggiori informazioni:

- [local-energy.swiss](http://local-energy.swiss)

Tra le forme di sostegno disponibili vi è «Promozione progetti», con la quale gli attori comunali possono richiedere un finanziamento da SvizzeraEnergia per i propri progetti di mobilità avanzata.

Maggiori informazioni:

- [Promozione progetti per Comuni e città \(local-energy.swiss\)](#)

# 7 Uffici di riferimento

## Uffici di riferimento nei Cantoni

---

AG	Abteilung Energie
----	-------------------

---

AI	Amt für Hochbau und Energie
----	--------------------------------

---

AR	Amt für Umwelt, Lärm und Energie
----	-------------------------------------

---

BE	Tiefbauamt des Kantons Bern
----	--------------------------------

---

BL	Stv. Ressort Ener- gie
----	---------------------------

---

BS	Amt für Umwelt und Energie
----	-------------------------------

---

FR	Service de l'éner- gie
----	---------------------------

---

GE	Service de l'air, du bruit et des rayon- nements non ioni- sants
----	---

---

GL	Energiefachstelle
----	-------------------

---

GR	Amt für Energie und Verkehr
----	--------------------------------

---

JU	Section de l'éner- gie
----	---------------------------

---

LU	Energie und Im- missionen
----	------------------------------

---

NE	Service de l'éner- gie et de l'environ- nement
----	--

---

NW	Amt für Mobilität
OW	Energiefachstelle
SG	Energieagentur St. Gallen GmbH
SH	Energiefachstelle
SO	Amt für Verkehr und Tiefbau
SZ	Energiefachstelle
TG	Abteilung Energie
TI	Associazione TicioEnergia
UR	Amt für Energie
VD	Direction de l'Energie
VS	Service de la mobilité
ZG	Energiefachstelle
ZH	Amt für Verkehr

### **Panoramica degli uffici di riferimento presso associazioni, promemoria, piattaforme e strumenti**

Carvelo2go ECargoBikeSharing für Gemeinden	<a href="http://www.carvelo2go.ch">www.carvelo2go.ch</a> <a href="http://www.carvelo2go.ch/mitwirken">www.carvelo2go.ch/mitwirken</a>
e-mobile, Electrosuisse Schweizerischer Verband für elektrische und effiziente Strassenfahrzeuge	<a href="http://www.emobile.ch">www.emobile.ch</a>
EnergieSchweiz für Gemeinden Programm des Bundesamts für Energie für die Gemeinden	<a href="http://www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet">www.local-energy.swiss/programme/mobilitaet</a>

---

Forum bikesharing Schweiz  
Infoplattform zum Thema Bikesharing

[www.bikesharing.ch](http://www.bikesharing.ch)

---

Mobility  
Carsharing  
Elektroautos für Gemeinden

[www.mobility.ch](http://www.mobility.ch)  
Geschäftskunden > MobilityFlex für Gemeinden

---

Mobilservice  
Wissens und Vernetzungsplattform für nachhaltige Mobilität und Mobilitätsmanagement

[www.mobilservice.ch](http://www.mobilservice.ch)

---

Organisation Kommunale Infrastruktur OKI  
Themenbereich Kommunalfahrzeuge

[www.kommunaleinfrastruktur.ch](http://www.kommunaleinfrastruktur.ch)

---

Städtekonferenz Mobilität  
Städtische und kommunale Mobilitäts und Elektromobilitätsstrategien und konzepte

[www.skmcvm.ch](http://www.skmcvm.ch)

---

Verband Swiss eMobility  
Elektromobilitätsverband der Schweiz

[www.swissemobility.ch](http://www.swissemobility.ch)

---

Verein NewRide  
Schweizer Kompetenzzentrum für Elektrozweiräder

[www.newride.ch](http://www.newride.ch)

---