Comune di Verzasca
Municipio
Via S. Antonio 5
CH - 6632 Vogorno

Tel. +41 (0)91 785 42 22
comune@verzasca.swiss
www.verzasca.swiss

Ris. mun. no. 1239 del 15.11.2021

Vogorno, 15 novembre 2021

MESSAGGIO MUNICIPALE NR. 13

CONVENZIONE FRA LA SOCIETÀ AUTOPOSTALE SA, L'ASSOCIAZIONE DEI COMUNI DELLA VALLE VERZASCA, LA FONDAZIONE VERZASCA E IL COMUNE DI VERZASCA PER IL PROGETTO "VERZASCA MOBILE"

Egregio signor Presidente,
gentili signore,
egregi signori,

ci riallacciamo a quanto risolto da codesto legislativo comunale nel corso della seduta tenutasi il 19 luglio 2021 e meglio per quanto concerne l'approvazione del messaggio municipale no. 10 relativo al finanziamento di fr. 150'000.-- a favore del progetto "Verzasca Express", ora sostituito con il nome definitivo "Verzasca Mobile".

Nel frattempo – esattamente in data 05 ottobre 2021 – si è potuto salutare con molto piacere l'avvio operativo del progetto, che sino dai suoi primi passi ha riscontrato molto curiosità, ha avuto molta attenzione e divulgazione mediatica e riportato un buona e incoraggiante adesione.

Ricordiamo che si tratta di un innovativo servizio di mobilità, porta a porta e su chiamata, che permetterà il collegamento e la raggiungibilità capillare delle molte frazioni e nuclei discosti sul nostro vasto territorio.

Considerato il carattere innovativo e l'importanza della mobilità nelle zone periferiche, la Confederazione e il Cantone hanno dimostrato di credere in questo progetto e lo sostengono finanziariamente in modo importante. Un impegno dimostrato anche da altri partner nazionali (Autopostale SA e FFS SA) e regionali (OTLMV, ATA).

Le parti interessate si danno reciprocamente atto e riconoscono preliminarmente che il progetto pilota Verzasca Mobile si svolgerà al di fuori della concessione federale di cui beneficia AutoPostale SA, dalla quale sarà dunque del tutto indipendente.

A riguardo il sostentamento garantito dalla Confederazione, tramite l'Ufficio federale dei trasporti (UFT), dobbiamo fare presente che Autopostale ha presentato una richiesta di finanziamento nell'ambito del Programma dell'innovazione del traffico regionale viaggiatori, gestito dal predetto Ufficio federale.

I due partner (Autopostale e UFT) nel frattempo hanno siglato un contratto di finanziamento a favore del progetto in questione.

In questo senso Autopostale, a tutela e garanzia della sua partecipazione finanziaria, ha preteso la sottoscrizione di una convenzione con il nostro Comune, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e della Fondazione Verzasca, laddove in particolare vengono definiti i ruoli, le responsabilità e le garanzie per impegnarsi, solidalmente, a tenere indenne Autospostale da qualsiasi preclusione per eventuali danni di cui quest'ultima venisse ritenuta responsabile dal menzionato Ufficio federale dei trasporti, ed in particolare nei termini previsti dal contratto di finanziamento.

Riassuntivamente possiamo esprimere questi aspetti principali legati alla convenzione qui in esame:

- formalmente il contratto di finanziamento con l'Ufficio federale dei trasporti viene sottoscritto da AutoPostale (il fondo per l'innovazione è utilizzabile solo da imprese di trasporti con concessione federale, il Comune non avrebbe accesso direttamente).
- il totale di fr. 180'000 viene quindi versato dall' UFT ad AutoPostale, la quale li "gira" alla ACVV/Comune (portatore del progetto) che li utilizza per coprire i costi di progetto.
- il contratto tra AutoPostale e UFT prevede un'assunzione di responsabilità da parte di AutoPostale (p.es. restituzione dei finanziamenti in caso di mancata realizzazione). AutoPostale assume quindi il ruolo di "garante" verso l'UFT.
- il responsabile operativo del progetto è però l'ACVV/Comune (tramite la Fondazione), alla quale spettano tutte le decisioni operative (con il supporto del gruppo di lavoro e accompagnamento). È quindi ragionevole che nella convenzione tra AutoPostale e Comune vi sia una assunzione di responsabilità da parte del Comune.
- per assicurare la riuscita del progetto (e quindi non dovere restituire i finanziamenti) sono state prese le misure necessarie, tra cui la creazione di un gruppo di lavoro che si incontra regolarmente (membri Fondazione, Municipio, AutoPostale e Conim) e un gruppo di accompagnamento che viene regolarmente informato e apporta competenze e processi (membri: Municipio, Fondazione Verzasca, AutoPostale SA, FFS, Sezione della Mobilità, OTR, Ente Regionale e Conim). Da quanto siamo a conoscenza, per progetti simili in Svizzera con finanziamenti federali, non vi sono mai state richieste di restituzione.

Alfine di permettere ad Autopostale SA di liberare il versamento della prima rata di finanziamento prevista e così garantire la necessaria liquidità monetaria per rendere attivo il programma in tempi rapidi, la convenzione è già stata sottoscritta da tutte le parti interessate, tra cui il nostro Municipio.

A tutela delle competenze spettanti al caso a codesto legislativo comunale, siccome la convenzione implica assunzioni di responsabilità che vanno al di là di quanto risolto nel corso della seduta del 19 luglio 2021, durante la quale era stato deciso lo stanziamento del credito quale contributo per l'acquisto di due veicoli, ma non ha potuto prendere visione di tutte le condizioni previste dalla convenzione, abbiamo chiesto e ottenuto l'inserimento di una specifica clausola.

Così il nostro Municipio ha potuto procedere con la firma della convenzione, riservando però esplicitamente la competenza decisionale a favore del Consiglio comunale, ovvero indicando che la stessa è vincolante per il Comune solo se il citato Legislativo ratificherà definitivamente l'accordo.

Aspetti procedurali e formali

Preavviso commissionale: l'esame del messaggio compete alla **Commissione delle petizioni** (art. 36 ROC).

Quoziente di voto: per tutti i punti del seguente dispositivo di deliberazione è sufficiente la maggioranza semplice, ritenuto che i voti affermativi devono raggiungere almeno un terzo (7) dei membri del Consiglio comunale (art. 61 cpv. 1 LOC).

Referendum: decisione soggetta a referendum, se così regolarmente esercitato (art. 75).

Con queste considerazioni, il Municipio invita i consiglieri comunali a voler

r i s o l v e r e

1. **è approvata la convenzione che regola i rapporti per il progetto "Verzasca Mobile" fra la società Autopostale SA, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca, la Fondazione Verzasca e il Comune di Verzasca.**

Con la massima stima.

Per il Municipio:

Il Sindaco: Ivo Bordoli

Il Segretario: Romano Bordoli

Allegati: convenzione e allegati A/B/C

CONVENZIONE

(Progetto *VerzascaMobile*)

PARTI

A. **AutoPostale SA**, Berna, Engehaldenstrasse 39, 3030 Berna (CHE-112.242.941)

B. **Associazione dei Comuni della Valle Verzasca**, Verzasca, 6633 Lavertezzo (**capofila**)
Comune Verzasca, Verzasca, via S. Antonio 5, 6632 Vogorno
Fondazione Verzasca, Verzasca, 6633 Lavertezzo (CHE-113.945.910)

1. PREMESSE

1.1 Nell'ambito del progetto *mobilità Verzasca* – lanciato dall'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e dalla Fondazione Verzasca, in collaborazione con AutoPostale SA e FFS, come pure con il sostegno del Cantone Ticino e con l'accompagnamento di conim SA – sono state approfondite diverse misure per la mobilità con l'obiettivo di sviluppare nuovi servizi per la Valle, aumentare la qualità di vita della popolazione locale e l'attrattiva turistica. Una delle misure individuate è l'attivazione di un servizio porta a porta su chiamata (*on demand*) che colleghi la Valle Verzasca, sia al suo interno, sia verso il piano (*VerzascaMobile*). I *partners* coinvolti hanno dunque allestito in dettaglio un progetto di collaborazione per la realizzazione di una fase pilota del *VerzascaMibile*, che funga da modello per la moltiplicazione anche in altre zone periferiche del Ticino (e della Svizzera). Al proposito si rinvia alla scheda di progetto (versione luglio 2021) già elaborata e condivisa da tutti i *partners* coinvolti, annessa alla presente convenzione come allegato A.

1.2 In questo contesto, AutoPostale SA ha presentato una richiesta di finanziamento nell'ambito del Programma dell'innovazione del traffico regionale viaggiatori, gestito dall'Ufficio federale dei trasporti, Berna (annessa alla presente convenzione come allegato B).
L'Ufficio federale in questione ha nel frattempo approvato la richiesta, sottoscrivendo con AutoPostale SA un contratto di finanziamento che ne regola modalità e condizioni (il cui testo è annesso alla presente convenzione come allegato C).

1.3 Le parti si danno reciprocamente atto e riconoscono preliminarmente che il progetto pilota *VerzascaMobile* si svolgerà al di fuori della concessione federale di cui beneficia AutoPostale SA, dalla quale sarà dunque del tutto indipendente. Non verranno infatti utilizzati mezzi di trasporto di proprietà o in uso di AutoPostale SA e i conducenti impiegati non saranno dipendenti di AutoPostale SA.

Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano di conseguenza a rispettare tutte le vigenti normative di legge in concreto applicabili, fra cui in particolare le normative che regolano la durata del lavoro.

2. OBIETTIVI CONTRATTUALI

2.1 La gestione strategica del progetto *VerzascaMobile* è assicurata dal Gruppo di accompagnamento al progetto, nel quale sono rappresentati tutti i *partners*. La gestione operativa risulta prevalentemente di competenza del Comune Verzasca, dell'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e della Fondazione Verzasca. Obiettivo della presente convenzione è dunque soprattutto quello di regolare i rapporti interni fra le parti affinché AutoPostale SA (cui

non competono ruoli gestionali diretti nel progetto, al di fuori della gestione dell'applicazione e della relativa centrale di controllo) sia messa nella condizione (da parte degli altri *partners*) di adempiere correttamente e tempestivamente a tutti gli obblighi assunti nell'ambito del contratto di finanziamento (allegato C) nei confronti dell'Ufficio federale dei trasporti, e meglio come espressamente previsto dalle corrispondenti condizioni contrattuali (allegato C, p.to 5.7).

2.2 Le parti si danno inoltre reciprocamente atto che, con contratto separato (allegato D), nell'ambito del progetto *VerzascaMobile*, AutoPostale SA (in quanto *concedente*) e Comune Verzasca (in quanto *licenziatario*) hanno sottoscritto il contratto di utilizzo del marchio oggetto di domanda di registrazione n° 10742/2021 da parte di La Posta Svizzera SA.

2.3 Il contributo specifico fornito da AutoPostale SA al progetto *VerzascaMobile* è già stato definito e concordato dalle parti mediante separati accordi.

3. DOCUMENTAZIONE CONTRATTUALE

3.1 La documentazione allegata alla presente convenzione ne forma parte integrante.

3.2 Le parti confermano espressamente con la firma dei loro rispettivi rappresentanti in calce alla presente convenzione di essere in possesso di tutta la documentazione contrattuale in questione (compresi gli allegati) e di approvarne il contenuto.

4. PERSONE E INDIRIZZI DI RECAPITO/CONTATTO DELLE PARTI

4.1 Responsabile di progetto per AutoPostale SA e relativa persona di contatto sarà:
Signora Martina Müggler, Engehaldenstrasse 39, 3030 Berna
tel. +41 79 426 85 13
e-mail: martina.muggler@postauto.ch

4.2 Responsabile di progetto per l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca (e, in quanto capofila, anche per il Comune e per la Fondazione) e relativa persona di contatto sarà:
Signor Damiano Vignuta
tel. +41 78 684 18 74
e-mail: vignu27@hotmail.com

4.3 Laddove in costanza di progetto le responsabilità interne alle parti venissero modificate o trasferite ad altre persone, le parti si impegnano a comunicare senza indugio e vicendevolmente gli estremi delle nuove persone responsabili e/o di contatto.

5. PRESTAZIONI E DOVERI DELLE PARTI

5.1 Le parti si impegnano vicendevolmente ad attuare e gestire il progetto *VerzascaMobile* nei termini prospettati nella domanda di finanziamento (allegato B) e concordati nella scheda di progetto (allegato A).

5.2 La messa in esecuzione del progetto è avvenuta all'inizio del mese di ottobre 2021.

5.3 Il Comune Verzasca conferma che in data 19 luglio 2021 il Consiglio Comunale ha approvato il credito di sua pertinenza. La decisione del Consiglio Comunale è stata pubblicata il 21 luglio 2021. Rimangono dunque riservati i mezzi di ricorso e il diritto di *referendum*.

5.4 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano in solido nei confronti di AutoPostale SA

a) ad allestire bi-mensilmente all'attenzione di AutoPostale SA brevi rapporti intermedi (che potranno essere sostituiti dai protocolli del gruppo operativo assicurati dalla Fondazione Verzasca) e di rendiconto inerenti allo svolgimento dell'attività di progetto;

inoltre dovranno allestire (se del caso anche attraverso il Gruppo operativo)

- un rapporto intermedio al più tardi dopo 12 mesi dall'avvio del progetto (dunque, prevedibilmente, all'inizio del mese di settembre 2022) ed
- un rapporto finale, al più tardi durante il mese successivo alla conclusione del progetto (dunque, prevedibilmente, all'inizio del mese di ottobre 2023).

b/c) Per il contenuto e le modalità di allestimento del rapporto finale le parti rinviano a quanto previsto dai p.ti 5.4b/c del contratto di finanziamento (allegato C).

d) Con ragionevole anticipo (almeno due settimane prima) sulle scadenze precisate al sottop.to a) che precede, il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano a sottoporre ad AutoPostale SA, per esame e relativa approvazione, una bozza del rapporto intermedio e di quello finale.

e) Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca assumono la piena responsabilità inerente al contenuto ed alla correttezza dei dati forniti nei menzionati rapporti intermedio e finale.

f) Il testo di eventuali contributi di carattere generale riferiti al progetto e destinati al pubblico (fatti evidentemente salve le comunicazioni di servizio) andrà elaborato preliminarmente dal Gruppo operativo almeno un mese prima della data di pubblicazione prevista, affinché AutoPostale SA possa raccoglierne – entro la scadenza pattuita – l'approvazione da parte dell'Ufficio federale dei trasporti, in assenza della quale non sarà consentita la pubblicazione. Per quanto attiene al loro contenuto, le parti rinviano espressamente a quanto previsto dal p.to 5.4f del contratto di finanziamento (allegato C).

g) Senza il preliminare consenso di AutoPostale SA e dell'Ufficio federale dei trasporti, al Comune Verzasca, all'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e alla Fondazione Verzasca non sarà consentito conferire ulteriori mandati in subdelega rispetto a quelli già concordati e previsti.

h) Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano inoltre a comunicare (per il tramite del Gruppo operativo e attraverso modalità interne che andranno a concordare), senza indugio, ad AutoPostale SA l'esistenza di eventuali problemi o aspetti in qualche modo rilevanti per la buona e tempestiva riuscita dello svolgimento del progetto, affinché quest'ultima possa a sua volta informarne immediatamente l'Ufficio federale dei trasporti.

i) Ogni richiesta di pagamento da parte di AutoPostale SA all'indirizzo dell'Ufficio federale dei trasporti andrà corredata da un riassunto dei lavori eseguiti sino a quel momento e dei servizi eseguiti in vista del raggiungimento degli obiettivi previsti dal progetto, che il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano pertanto a redigere.

5.5 La documentazione e i rapporti precisati ai sottop.ti che precedono andranno allestiti dal Comune Verzasca, dall'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e dalla Fondazione Verzasca (sotto loro responsabilità e con vincolo di solidarietà) e consegnati ad AutoPostale SA non appena richiesti da quest'ultima.

5.6 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano, solidalmente, a tenere indenne AutoPostale SA da qualsiasi pregiudizio

per eventuali danni di cui quest'ultima venisse ritenuta responsabile dall'Ufficio federale dei trasporti nell'ambito del contratto di finanziamento (allegato C), a condizione che questi danni non siano stati direttamente provocati dall'agire medesimo di AutoPostale SA.

6. *AMMONTARE E FORMA DEL FINANZIAMENTO CONCESSO DALL'UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI*

Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca confermano di conoscere l'ammontare e la forma del finanziamento concesso dall'Ufficio federale dei trasporti ad AutoPostale SA nell'ambito del progetto *VerzascaMobile,* approvandone espressamente le condizioni (elencate al corrispondente p.to 6 del contratto di finanziamento, allegato C).

7. *PIANO E CONDIZIONI DI PAGAMENTO DELL'UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI, FATTURAZIONI*

Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca confermano di conoscere il piano e le condizioni di pagamento del finanziamento imposte dall'Ufficio federale dei trasporti ad AutoPostale SA nell'ambito del progetto *VerzascaMobile*, approvandone espressamente le modalità (elencate al corrispondente p.to 7 del contratto di finanziamento, allegato C).
Il riversamento da parte di AutoPostale SA dei contributi di finanziamento elargiti dall'Ufficio federale dei trasporti avverrà a favore dell'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca, precisamente a favore della seguente relazione bancaria ad essa intestata presso Associazione Comuni Valle Verzasca, 6653 Lavertezzo, IBAN: CH CH77 8080 8008 7257 2247 3.

8. *RESTITUZIONE DEL FINANZIAMENTO CONCESSO DALL'UFFICIO FEDERALE DEI TRASPORTI*

8.1 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano, solidalmente, a rifondere ad AutoPostale SA, a prima (documentata) formale richiesta di quest'ultima, l'importo che l'Ufficio federale dei trasporti dovesse rivendicare in restituzione nell'ambito dell'approvazione del rapporto finale, a condizione che l'importo in questione sia effettivamente loro pervenuto.

8.2 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano inoltre, solidalmente, a tenere indenne AutoPostale SA da qualsiasi pregiudizio per eventuali danni di cui quest'ultima venisse ritenuta responsabile dall'Ufficio federale dei trasporti, con particolare riferimento agli artt. 28 e 30 cpv. 1 (in relazione con l'art. 31) LSu, precisamente nei termini previsti dal contratto di finanziamento (allegato C, pt.i 8.2 e 8.3), a condizione che le violazioni (contrattuali e/o legali) non siano direttamente imputabili all'agire di AutoPostale SA.

AutoPostale SA si impegna ad informare immediatamente il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca nel caso in cui l'Ufficio federale dei trasporti la diffidasse ai sensi dell'art. 28 LSu, i quali a loro volta provvederanno dunque immediatamente ad uniformarsi alle richieste dell'ente federale finanziatore.

9. *DIRITTI SUL PROGETTO VERZASCAMOBILE / PROPRIETÀ INTELLETTUALE*

9.1 La proprietà/titolarità sui diritti immateriali riconducibili alla realizzazione del progetto *VerzascaMobile* rimangono/rimarranno di pertinenza (comune) delle parti alla presente convenzione.

9.2 Alle parti alla presente convenzione rimane in particolare riservato il diritto di utilizzare i diritti immateriali generati nell'ambito dello svolgimento del progetto (ad esempio fotografie e rapporti) nel contesto di pubblicazioni o divulgazioni pubbliche.

9.3 Rimangono inoltre riservate le pattuizioni documentate nel contratto di utilizzo del marchio stipulato fra AutoPostale SA e Comune Verzasca (allegato D).

10. DIRITTI DI ACCESSO AI DATI DI PROGETTO ED OBBLIGO DI INFORMAZIONE

10.1 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca rilasciano il loro rispettivo esplicito consenso a che i rapporti intermedi e finale, come pure tutte le altre informazioni inerenti al progetto *VerzascaMobile* possano formare oggetto di pubblicazione sia da parte di AutoPostale SA, sia da parte della Confederazione (precisamente nei termini previsti al p.to 10 del contratto di finanziamento, allegato C). Eventuali dati sensibili saranno individuati di comune accordo fra le parti e raccolti in documenti separati, non destinati alla pubblicazione.

10.2 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca (in quanto responsabili operativi) si impegnano a consentire ad AutoPostale SA ed all'Ufficio federale dei trasporti il libero accesso a tutti i dati ed a tutta la documentazione di progetto, in particolare a quella contabile (giustificativi compresi), e meglio nei termini previsti al p.to 10.2 del contratto di finanziamento (allegato C).

11. CLAUSOLA D'INTEGRITÀ

11.1 Le parti si impegnano ad adottare tutte le misure necessarie per evitare la corruzione. In particolare non devono essere offerti o accettati regali o altri vantaggi.

11.2 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca si impegnano, solidalmente, a tenere indenne AutoPostale SA da qualsiasi pregiudizio che le dovesse occorrere, in qualche modo riconducibile a pretese di risarcimento danni o pene convenzionali a seguito d'inosservanza della clausola di integrità (in particolare con riferimento al p.to 11.2 del contratto di finanziamento, allegato C), a condizione che AutoPostale SA non ne sia direttamente anch'essa responsabile.

11.3 Le parti si danno reciprocamente atto che una violazione della clausola d'integrità costituisce un *grave motivo* che consentirà all'Ufficio federale dei trasporti di ritirarsi anticipatamente e con effetto immediato dal progetto, reclamando il versamento della pena convenzionale pattuita ed il risarcimento del danno eventualmente subito.

12. ENTRATA IN VIGORE DEL CONTRATTO, DURATA, RITIRO, INTERRUZIONE E DISDETTA

12.1 Il presente contratto entrerà in vigore con la firma di tutte le parti; nei confronti del Comune di Verzasca tuttavia solo alla condizione (dunque sospensiva) che il Consiglio Comunale ne ratifichi il contenuto. Sino a quel momento (ratifica definitiva da parte del Consiglio Comunale), AutoPostale SA si riserva espressamente di disporre unicamente il versamento della prima rata di finanziamento prevista.

Il contratto rimarrà in vigore sino alla regolare conclusione del progetto, rispettivamente sino all'approvazione da parte dell'Ufficio federale dei trasporti del rapporto finale e dei relativi conti (si rinvia al proposito al p.to 5.4a-c che precede).

12.2 In generale, nel caso in cui l'Ufficio federale dei trasporti recedesse, disdicesse o interrompesse altrimenti e per qualsiasi altra ragione il finanziamento di cui al corrispondente contratto (allegato C), AutoPostale SA si riserva il diritto di ritirarsi a sua volta, incondizionatamente e nei medesimi termini, dal progetto, comunicando e documentando immediatamente agli altri *partners* del progetto la propria decisione.

12.3 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca prendono espressamente atto (accettandone, per quanto di loro pertinenza, il contenuto) delle clausole previste dal p.to 12 del contratto di finanziamento (allegato C) ed in particolare delle riserve di cui ai p.ti 12.2/3.

12.4 Qualora il progetto (e dunque anche il relativo finanziamento da parte dell'Ufficio federale dei trasporti) venisse interrotto per ragioni riconducibili al Comune Verzasca, all'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca o alla Fondazione Verzasca, questi si impegnano, solidalmente, a tenere indenne AutoPostale SA per qualsiasi pregiudizio o richiesta di restituzione del finanziamento elargito. Allo stesso modo AutoPostale SA si impegna a sua volta a tenere indenne il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca per i pregiudizi che dovessero eventualmente subire nell'ipotesi in cui l'interruzione del progetto fosse invece riconducibile unicamente ad AutoPostale SA.

12.5 Il Comune Verzasca, l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e la Fondazione Verzasca prendono conoscenza delle facoltà di disdetta (ordinaria e per motivi gravi) contemplate dai p.ti 12.5/6 del contratto di finanziamento (allegato C) e si impegnano solidalmente, laddove la disdetta fosse da imputare a ragioni in qualche modo riconducibili ad uno di essi, a tenere indenne AutoPostale SA da eventuali richieste di risarcimento danni o di restituzione del finanziamento elargito dall'Ufficio federale dei trasporti.

13. *MODIFICHE E COMPLEMENTI CONTRATTUALI*

Modifiche o complementi al presente contratto, come pure il suo annullamento, necessitano della forma scritta ed andranno controfirmate per accettazione da tutte le parti.

14. *DIRITTO APPLICABILE E FORO*

Per qualsiasi controversia in qualche modo riconducibile al presente rapporto contrattuale sarà applicabile unicamente il diritto materiale svizzero; foro esclusivo sarà Bellinzona.

15. *ESEMPLARI CONTRATTUALI E SOTTOSCRIZIONE*

La presente convenzione viene sottoscritta in due esemplari originali, uno destinato a ciascuna parte contraente (AutoPostale SA da un lato e Comune Verzasca, Associazione dei Comuni della Valle Verzasca e Fondazione Verzasca dall'altro).

16. ALLEGATI

Allegato A: scheda di progetto *VerzascaMobile* (versione luglio 2021)
Allegato B: richiesta di finanziamento 6 aprile 2021 di AutoPostale SA nell'ambito del Programma dell'innovazione del traffico regionale viaggiatori (Ufficio federale dei trasporti, Berna)
Allegato C: contratto di finanziamento 7 settembre 2021 tra la Confederazione Svizzera (rappresentata dall'Ufficio federale dei trasporti) e AutoPostale SA
Allegato D: contratto 18 ottobre 2021 di utilizzo del marchio tra AutoPostale SA e Comune Verzasca

Per **AutoPostale SA**:

Berna, 26.10.2021
Luogo e data

Martina Müggler
Leiterin Strategie & Innovation

Fabian Heil
Projekt Leiter Markteinführung

Per **Associazione dei Comuni della Valle Verzasca**:

Lavertezzo, 18.10.2021
Luogo e data

Damiano Vignuta
Presidente

Saverio Foletta
Segretario

Per **Comune Verzasca**:

Vogorno, 18.10.2021
Luogo e data

Ivo Bordoli
Sindaco

Romano Bordoli
Segretario Comunale

Per **Fondazione Verzasca**:

Vogorno, 18.10.2021
Luogo e data

Alan Matasci
Presidente, diritto di firma a due

Giuliano Gambetta
Vice presidente, diritto di firma a due

Associazione Comuni Valle Verzasca

conim ag
concepts.
implementation.

FONDAZIONE VERZASCA
Agenzia di sviluppo territoriale

AutoPostale

SBB CFF FFS

Collegamento delle zone periferiche tramite un servizio di trasporto porta a porta su chiamata

Scheda di progetto per una Fase Pilota in Valle Verzasca

Versione luglio 2021

Bergstrasse 114 CH 8032 Zürich +41 43 817 66 80
Via Cancelliere Molo 11 CH 6500 Bellinzona +41 91 208 16 68
conim.ch

conim ag – All Rights reserved

Contenuto

1. Contesto 3
2. Verzasca Express: Obiettivi, premesse e panoramica del servizio 4
3. Sviluppo in fasi 7
4. Contenuti operativi della fase pilota 8
5. Costi d'esercizio e Investimenti 13
6. Modello organizzativo 14
7. Svolgimento del progetto e organizzazione 16
8. Costi e finanziamento 20
9. Piano d'azione 23

Membri gruppo di lavoro	Stefano Ardò, FFS Matthias Balmer, AutoPostale Bendicht Hirsig, FFS Alessandro Speziali, Fondazione Verzasca Gabriele Butti, conim ag (gestione operativa)

La presente versione della scheda di progetto è stata aggiornata ad inizio 2021 in base agli sviluppi e ai colloqui con i possibili partner di finanziamento. Alcuni contenuti differiscono pertanto dalla versione elaborata nell'ambito del progetto "mobilità Verzasca" (concluso nell'ottobre 2020).

1. Contesto

- Il **collegamento e la raggiungibilità capillare delle regioni discoste** è una sfida sia in **Ticino** che per le zone periferiche in **tutta la Svizzera**.
- A livello ticinese, in **Valle Verzasca** queste sfide sono ulteriormente accentuate dalle problematiche derivate dal **traffico turistico**. La Verzasca rappresenta pertanto una **palestra ideale per testare nuovi servizi di mobilità per le regioni periferiche.**
- Nell'ambito del progetto **"mobilità Verzasca"** – lanciato dalla Associazione dei Comuni della Valle Verzasca (ACVV) e la Fondazione Verzasca in collaborazione con AutoPostale, FFS, il sostegno del Canton Ticino e la gestione operativa di conim – sono state approfondite diverse misure per la mobilità con l'obiettivo di sviluppare dei **nuovi servizi per la Valle, aumentare la qualità di vita della popolazione locale** e **l'attrattiva turistica.**
- Una delle misure individuate è l'attivazione di un **servizio porta a porta su chiamata** ("on demand") che collega la Valle Verzasca sia al suo interno sia verso il Piano ("Verzasca Express", nome provvisorio).
- Una prima "fase Demo" è stata realizzata nel luglio 2020 (si vedano dettagli nell'allegato 2).
- Il presente documento illustra in dettaglio una scheda di progetto per la realizzazione di una fase **pilota di due anni del "Verzasca Express"**, quale **modello per la moltiplicazione in altre zone periferiche in Ticino** (e in Svizzera).
- Si tratta di un **progetto di collaborazione** che integra diversi attori: ACVV, nuovo Comune, popolazione locale, AutoPostale e FFS.

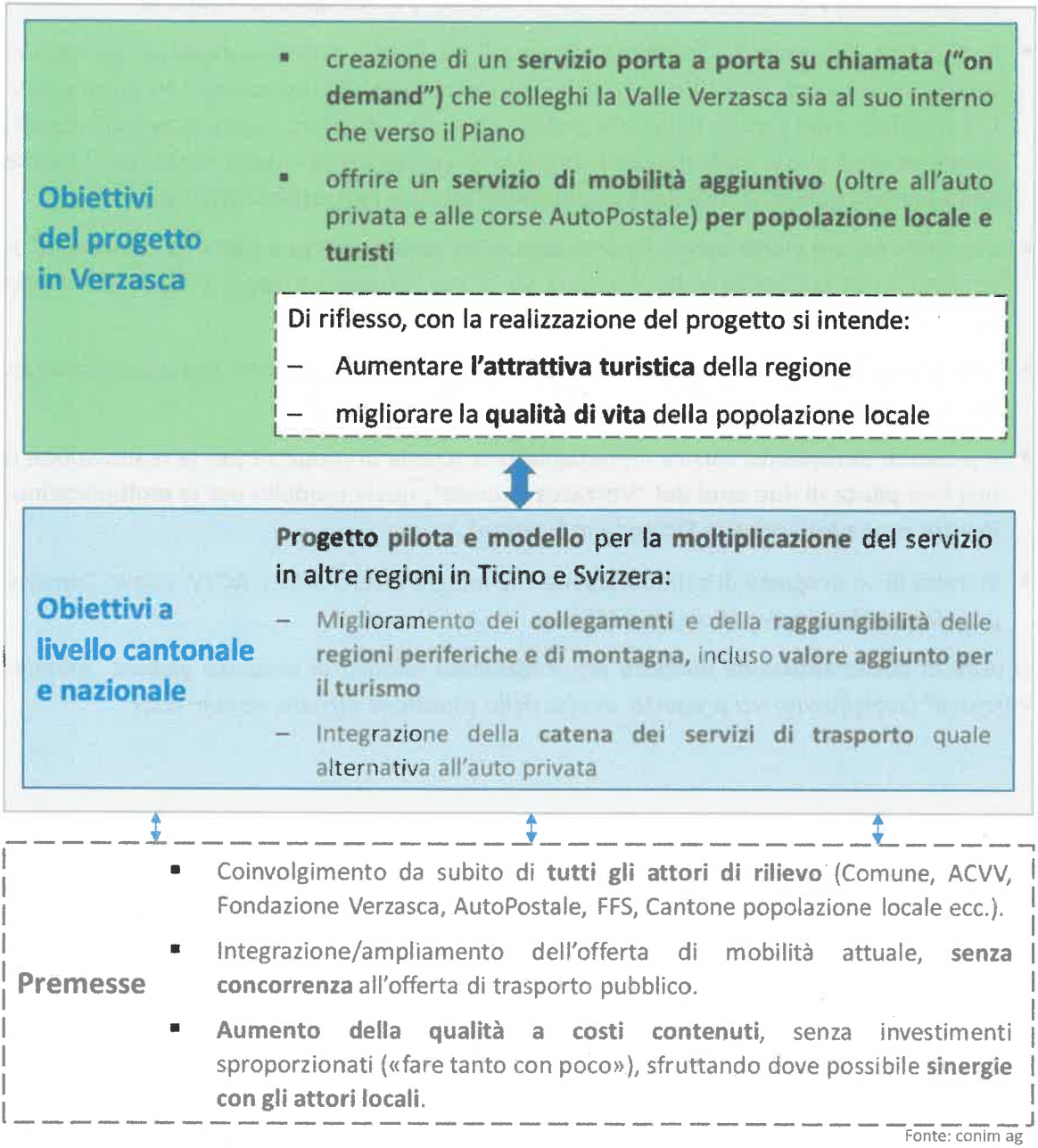
*Si veda la **documentazione allegata separatamente** relativa al progetto globale "mobilità Verzasca" (svolgimento del progetto, analisi della situazione attuale, visione ecc.).*

2. Verzasca Express: Obiettivi, premesse e panoramica del servizio

Obiettivi e premesse

Il progetto persegue obiettivi sia a **livello locale** (servizio concreto in Valle Verzasca) che **cantonale e nazionale** (modello per il collegamento delle regioni periferiche):

Figura 1: Obiettivi



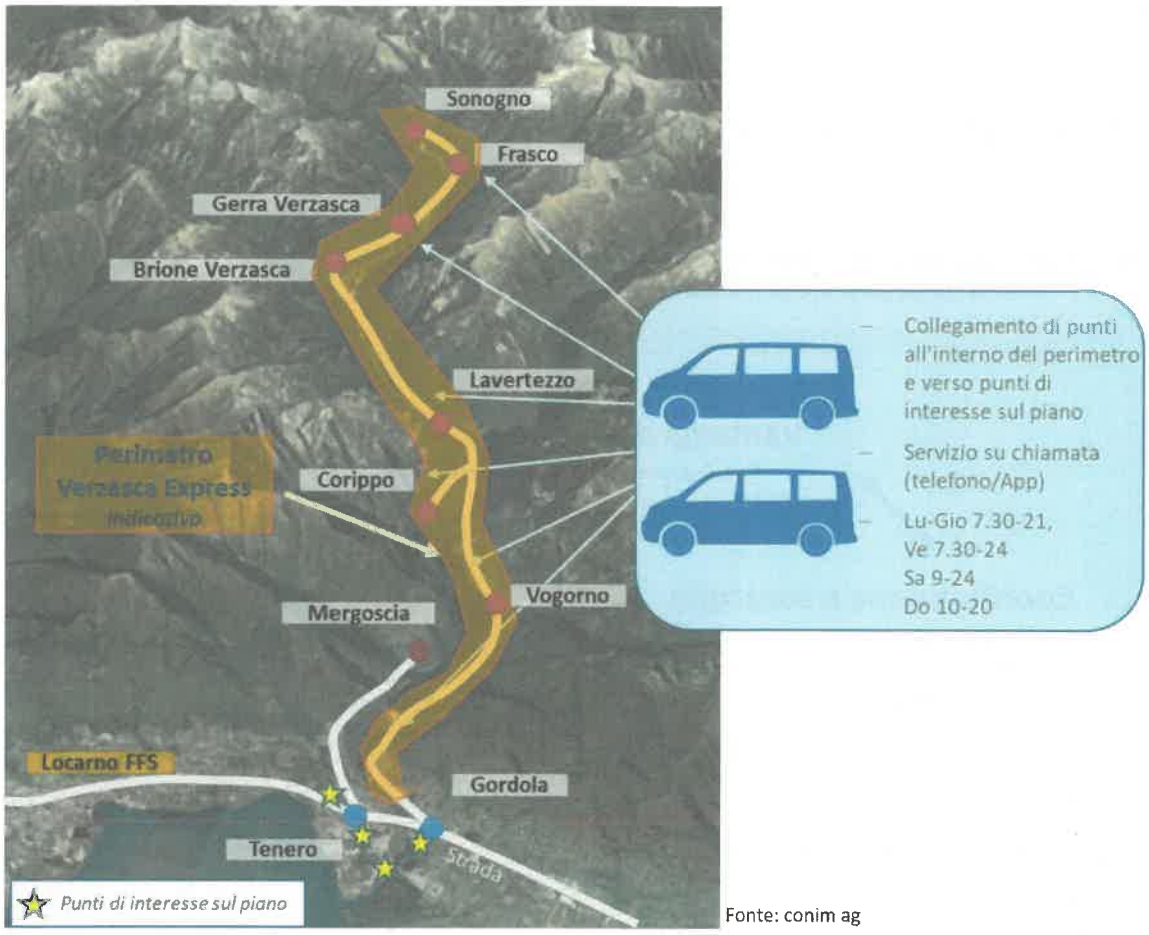
Fonte: conim ag

Tramite il progetto viene sviluppato un **modello base per il collegamento delle zone periferiche**, adattabile alle peculiarità delle singole regioni.

Panoramica del servizio (visione a medio termine)

La figura seguente offre una panoramica del Verzasca Express.

Figura 2: Panoramica



Fonte: conim ag

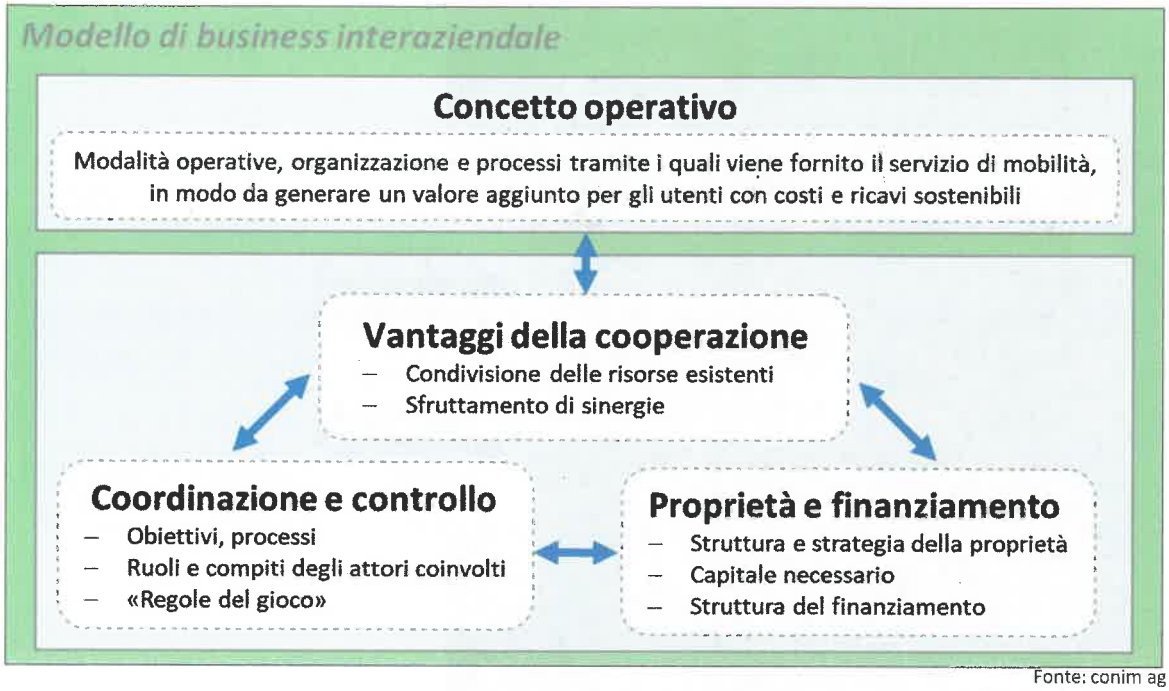
- Dei **veicoli elettrici** appositi (max. 8 posti a sedere) effettuano collegamenti tra **qualsiasi punto all'interno di un perimetro stabilito.**
- Gli utenti prenotano la corsa **via App o per telefono**. Le corse dei diversi utenti vengono ottimizzate tramite un'infrastruttura informatica apposita: utenti che percorrono la stessa tratta (o parti di essa) agli stessi orari **condividono il veicolo** ("pooling").
- Il servizio è inteso anche come **valore aggiunto per il turismo**, in quanto è prenotabile anche da attori locali (p.es. strutture d'alloggio, ristoranti, Albergo Diffuso Corippo, Centro Sportivo Sonogno ecc.) per il trasporto dei propri clienti.
- Vengono collegati **tutti i punti all'interno del perimetro del nuovo Comune di Verzasca** e in aggiunta **punti definiti sul piano** ("fermate virtuali" p.es. FFS, centro commerciale, strutture sportive ecc. in base ai bisogni degli utenti).
- Il servizio è **indirizzato a tutti gli utenti** (popolazione locale e turisti) e **copre un'ampia fascia oraria (obiettivo a medio termine).** La fascia oraria del servizio viene **aumenta gradualmente** (inizio con fasce orarie ridotte) fino ad arrivare agli orari indicati nella figura (integrazione dell'offerta attuale del trasporto pubblico, senza concorrenza).

*Il funzionamento si basa **su servizi simili esistenti in Svizzera** (Kollibri, E-Buxi), adattati alla realtà della Verzasca (si veda allegato 1).*

Panoramica del modello di business

Nel presente documento viene illustrato un **modello di business interaziendale** che integra diversi partner (Comune, Fondazione Verzasca, AutoPostale, FFS, popolazione locale ecc.) per la creazione del servizio.

Figura 3: Elementi del modello di business interaziendale



Fonte: conim ag

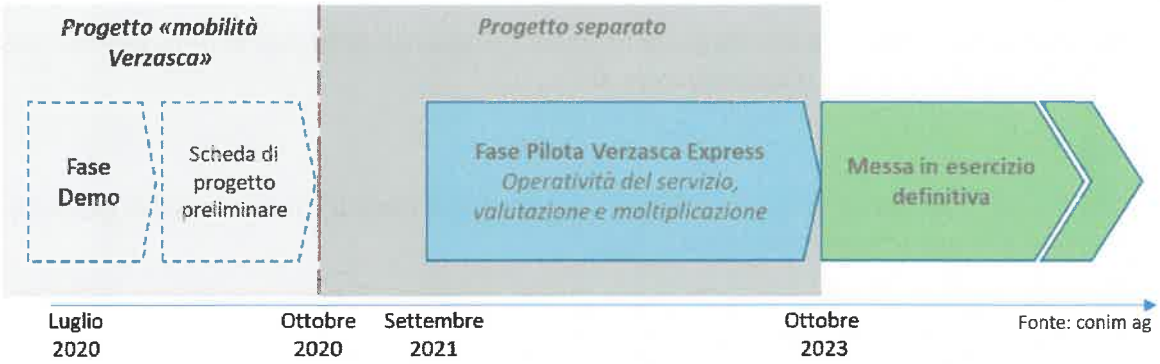
- Viene illustrato il **concetto operativo** (concetto d'offerta, valore aggiunto, processi e compiti degli attori coinvolti, implicazioni finanziarie ecc.) con il relativo **finanziamento**, nonché i **meccanismi di coordinazione e controllo** e la strategia degli attori coinvolti per una realizzazione di successo.
- Vantaggi della cooperazione: per **minimizzare i costi operativi** vengono sfruttate quanto più possibile **sinergie con risorse e capacità esistenti** (p.es. messa a disposizione personale già impiegato da parte dei Comuni o del nuovo Comune).
- Ruoli e compiti vengono esplicitati in modo chiaro tra i diversi partner.
- Costi operativi e investimenti vengono finanziati con una **struttura di finanziamento sostenibile** che include i ricavi generati, i contributi di partner di progetto e l'inclusione di **forme alternative e partecipative** (p.es. Sponsoring, Crowdfunding per coprire parte degli investimenti).
- L'intento finale è di creare un **valore aggiunto** sia per gli **utenti** del Verzasca Express che per i **partner coinvolti**, con un **impiego di risorse adeguato e sostenibile**.

I contenuti in dettaglio vengono presentati nelle prossime pagine.

3. Sviluppo in fasi

Per permettere un'implementazione coerente e di successo è prevista una realizzazione in fasi:

Figura 4: Sviluppo in fasi



- In luglio 2020 è stata effettuata una **fase demo** di tre settimane quale **test preliminare del servizio** per permettere alla popolazione di "toccare con mano" il servizio e raccogliere primi input per impostare al meglio la fase pilota.
- **Esperienze, risultati e feedback della popolazione** nell'ambito della fase demo (si vedano dettagli nell'allegato 2) sono stati integrati nella presente scheda di progetto.
- La fase demo e la presente scheda di progetto preliminare sono state elaborate nell'ambito del progetto "mobilità Verzasca".
- **In uno step successivo (oggetto di un progetto separato) si intende:**
  - Programmare e impostare il servizio (veicoli, reclutamento volontari, impostazione dell'organizzazione ecc., si vedano dettagli nelle prossime pagine)
  - Realizzare una fase pilota di 2 anni
- Con l'esperienza derivata dalla fase pilota si potrà programmare una **messa in esercizio definitiva** del servizio, con **moltiplicazione in altre aree del Ticino** (già possibile durante la fase pilota).

4. Contenuti operativi della fase pilota

I contenuti riportati di seguito sono da intendere in maniera preliminare (in base alle esperienze derivate da progetti comparabili in Svizzera, analizzati nell'ambito del progetto "Mobilità Verzasca").

Contenuti e opzioni mostrate verranno approfonditi e finalizzati nella fase di programmazione e impostazione del servizio (si veda capitolo 7).

Veicoli

- Come **base di partenza** vengono utilizzati 2 veicoli 100% elettrici (minori costi di gestione, contributo al posizionamento turistico ecc.)[1]
- Opzione: Minibus Nissan E-NV200 Evalia (100% elettrico, 7 posti autonomia 170 Km). Utilizzato nel progetto E-Buxi.

Figura 5: Opzione per il veicolo

Fonte. Nissan.ch

- Il progetto è inteso in **maniera modulare**. In base alle frequenze vengono utilizzati ulteriori veicoli, **sfruttando capacità esistenti** (p.es. utilizzo di veicoli del Comune nei weekend estivi).

Orari di servizio

- **L'obiettivo a medio termine** (indicativamente nel secondo anno di esercizio) è di arrivare a coprire **un'ampia fascia oraria**:
  - Lunedì – giovedì: dalle 9 alle 21 (4 giorni, 12 ore/giorno), con due veicoli in servizio
  - Venerdì e sabato: dalle ore 9 alle ore 24 (2 giorni, 15 ore/giorno), con due veicoli in servizio
  - Domenica: dalle ore 10 alle ore 20 (1 giorno, 10 ore)
  - Totale 176 ore/settimana
- Lo **sviluppo graduale** fino ad arrivare all'obiettivo a medio termine è mostrato a pagina 11.

[1] La tipologia di veicolo è stata discussa con il Prof. Peter Affolter (Berner Fachhochschule Technik und Informatik, sezione Automobiltechnik, direttore dell'Istituto di ricerca sull'energia e la mobilità), secondo il quale l'uso di veicoli 100% elettrici è particolarmente indicato per zone di montagna (recupero dell'energia in discesa). Variabile importante è la posizione e potenza delle colonnine di ricarica e la grandezza delle batterie.

Conducenti

- **Base di personale fisso, integrato con il supporto di volontari della regione** (sia popolazione della Valle che persone del Piano con legame verso la valle), organizzati con un sistema a turni (simile a E-Buxi).
- Il personale fisso è **impiegato presso il Comune e/o la Fondazione Verzasca**, vengono sfruttate sinergie con altre funzioni (p.es. svolgimento di compiti per il Comune in caso di mancanza di domanda per il Verzasca Express).
- Per i volontari è previsto un **rimborso spese** di CHF 10/ora/persona, inteso anche come incentivo.
- Il piano di lavoro dei volontari viene **gestito tramite l'App** (ogni volontario viene informato direttamente circa i propri giorni e orari).
- Le risorse necessarie e lo sviluppo nel tempo sono mostrate a pagina 11.
- Per la guida dei veicoli da parte dei volontari **è sufficiente una patente di categoria B** (non sono necessarie ulteriori autorizzazioni per trasporto professionale in quanto tramite l'intera iniziativa non vengono realizzati profitti)[2].
- Per il personale fisso è previsto il conseguimento della categoria B con codice 121 (trasporto professionale di persone con veicoli leggeri), che richiede una visita medica, un esame teorico e uno pratico.

[2] Confermato in un colloquio specifico con Ronny Rosselli, Capo Servizio Conducenti della Sezione della Circolazione. Discriminante è la mancanza di scopo di lucro e di copertura dei costi operativi tramite le entrate dai passeggeri. Lo stesso principio vale per la conformità con l'Ordinanza Lavoro Riposo (confermato dai responsabili presso la Polizia Cantonale).

Prenotazione

- On**line tramite App (24 ore su 24)**: l'App è stata utilizzata sviluppata da AutoPostale ed è già stata utilizzata nella fase demo, non vi è necessità di sviluppo (solo ottimizzazione).
- **Offline per telefono** (presso cancelleria comunale o Fondazione Verzasca), in base agli orari di apertura. L'operatore presso la cancelleria immette poi la corsa nel sistema informatico.
- L'intera infrastruttura informatica viene **messa a disposizione da AutoPostale** (come prestazioni proprie al progetto, si veda anche capitolo 8).
- In collaborazione con AutoPostale e FFS vengono approfondite possibili modalità di **integrazione con il piano orario dei trasporti pubblici**, con l'obiettivo di rendere l'interscambio il più facile possibile per gli utenti (prenotazione, tempi d'attesa ridotti ecc.).

Utenti

- Nelle prime fasi della fase pilota (p.es. febbraio – aprile 2021) il **focus viene posto sulla popolazione locale** ("crash test" in vista dell'aumento delle frequenze). La comunicazione iniziale viene modulata di conseguenza.
- Con l'inizio della stagione turistica (da maggio 2021) **viene esteso il servizio anche ai turisti**, con relativa comunicazione.
- La **comunicazione agli utenti ricopre un ruolo centrale per la gestione delle aspettative** (p.es. differenza da un servizio taxi, possibilità di ritardi ecc.). Si veda a riguardo pagina 12.
- In particolare nei primi mesi è prevista una **raccolta sistematica dei feedback** dagli utenti (p.es. E-mail specifica, colloqui informali ecc.) per **ottimizzare continuamente l'offerta**.

Corse, prezzi e pagamento da parte degli utenti

- Si ipotizza che la corsa media sia tra Valle e Piano (20 Km, p.es. Brione-Tenero).
- È previsto un **prezzo differenziato** per popolazione locale e turisti. Ipotesi di prezzo medio:
  - Popolazione locale: CHF 8 per corsa/persona (sovvenzionato da partecipazione finanziaria del Comune), CHF 0.4/Km
  - Turisti: CHF 10 corsa/persona, CHF 0.5/Km
  - Benchmark corsa Autopostale (Tenero FFS-Brione, metà prezzo): CHF 3.50.
- I prezzi ipotizzati si basano sui seguenti elementi:
  - Limite inferiore: Il prezzo deve essere maggiore rispetto al trasporto pubblico attuale, in modo da non intaccarne l'attrattività
  - Limite superiore: nell'ambito del focus group con la popolazione è stato definito come "corretto" un prezzo massimo di circa CHF 8-10 per la corsa media riportata sopra.
- Il modello di prezzo definitivo verrà definito durante la fase preparatoria (si veda capitolo 7). Dal punto di vista tecnico sono possibili diverse opzioni.
- **Pagamento sia direttamente via App** (carta di credito) che **cash al conducente**. Eventuale vendita **"mini-abo"** presso punti vendita locali (p.es. Cancelleria, Negozio Brione, Diga). Sono ipotizzabili inoltre **condizioni speciali per attori locali** (p.es. forfait per il trasporto dei clienti di strutture d'alloggio).
- *Si veda allegato 3 per i dettagli*

Sviluppo del servizio e risorse necessarie

Premessa di fondo: in base ai risultati della fase demo (si vedano dettagli nell'allegato 3), una copertura del servizio basata **esclusivamente sull'impiego di volontari** (modello E-Buxi) **non è praticabile in Valle Verzasca** (alto numero di volontari necessari, incompatibile con la realtà locale e le dinamiche legate agli spostamenti lavorativi verso il Piano).

Di conseguenza viene proposto di seguito un modello misto che si basa su una copertura delle fasce orarie di base tramite personale fisso (sfruttando sinergie con attori locali), con l'aggiunta di volontariato per l'estensione della copertura.

La tabella seguente riporta l'ipotesi per lo **sviluppo del servizio in fasi.** L'intento è **di iniziare con fasce orarie ridotte** (primi sei mesi) in modo da **consolidare l'organizzazione e i relativi processi** nonché **partire con un numero ristretto di volontari**.

Tabella 1: Sviluppo e risorse

Sviluppo in fasi		**Mese 1-6**	**Mese 7-12**	**Mese 13-18**	**Mese 19-24**
Ore/giorno in servizio	LU-GIO	8 7.30-11.30 e 18-22	10 7.30-12.30 e 17-22	12 7.30-12.30 e 15-22	14.5 7.30-22
	VE	10 7.30-11.30 e 18-24	12 7.30-12.30 e 17-24	14 7.30-12.30 e 15-24	16.5 7.30-24
	SA	10 9-13 e 18-24	10 9-13 e 18-24	12 9-13 e 16-24	15 9-24
	DO	0 nessun servizio	4 13-17	7 12-19	10 10-20
Ore/settimana/veicolo		52	66	81	99.5
Totale ore/settimana *per due veicoli*		104	132	162	199
Risorse previste					
Personale fisso *3 persone (240% ETP)*		92 ore/settimana	92 ore/settimana	92 ore/settimana	92 ore/settimana
Ore volontariato necessarie		12 ore/settimana	40 ore/settimana	70 ore/settimana	107 ore/settimana
Volontari necessari		7 volontari	24 volontari	42 volontari	64 volontari

- Le fasce orarie indicate sono indicative, il totale delle ore può essere distribuito in altri orari a seconda delle esigenze. Le fasce definitive vengono stabilite nella fase preparatoria (si veda capitolo 7).
- È previsto l'impiego di personale fisso (ipotesi di 3 persone, totale 240% ETP). Il personale è impiegato presso la FV e/o il Comune e viene messo a disposizione per lo svolgimento dei seguenti compiti del Verzasca Express (si veda anche capitolo 6):
  - Referente operativo del progetto
  - Servizio conducente, guida dei veicoli in determinati orari (disponibilità di base)
  - Organizzazione dei turni di volontariato, coordinazione dei volontari
  - Gestione veicoli/manutenzione (coordinazione lavori da partner esterni)
  - Coordinazione App/IT (coordinazione lavori con AutoPostale)
  - Gestione prenotazioni offline
- Il personale fisso offre una disponibilità di base del servizio (garanzia che ci sia almeno un conducente in servizio in determinati orari, senza dover contare interamente sul volontariato). Per i restanti compiti vengono riservate ca. 8 ore/settimana (240% corrisponde a ca. 100 ore settimanali), più i momenti in cui non vi è domanda.

- In mancanza di compiti per il Verzasca Express, il personale svolge altre attività per Comune/FV (sinergie con attività esistenti).
- In base alle ipotesi, nei primi mesi di operatività sono necessari solo 7 volontari per coprire il servizio.
- Per i compiti amministrativi vengono sfruttate sinergie con il Comune e la FV (p.es. sostegno da parte della Cancelleria Comunale nei periodi di picco).
- Il numero di volontari necessari si basa su un'ipotesi di 8 ore al mese per volontario (calcolo su base mensile, più 20% per picchetti, sostituzioni ecc.).

Marketing e comunicazione

- In vista del lancio operativo del Verzasca Express sono previste **attività specifiche** con l'obiettivo di partire con una **massa critica sufficiente di utenti e volontari**.
- Sono previste le seguenti **attività preparatorie** (da implementare prima del lancio operativo del servizio, si veda svolgimento del progetto):
  - Sito internet: informazioni, modalità di funzionamento, news periodiche sul progetto ecc.
  - Comunicazione a tutti i fuochi da parte dei Comuni
  - Campagne social media (incl. eventuale budget)
  - Cartelloni pubblicitari (p.es. entrata della Valle)
  - "Concorso Verzasca Express": messa in palio di premi per gli utenti più attivi nei primi 100 giorni (p.es. chi effettua più corse, Km ecc.). I premi possono essere sponsorizzati da attività economiche locali (p.es. cene, degustazioni, premi in contanti ecc.).
  - *Altre da definire*
- A livello comunicativo un fattore centrale sarà la veicolazione dei seguenti messaggi tramite le attività descritte sopra, in modo da **gestire le aspettative**:
  - Si tratta di un servizio che **integra l'offerta attuale**, l'asse portante del trasporto pubblico rimangono le corse AutoPostale
  - È un servizio dal basso, organizzato **dalla popolazione per la popolazione**, la **partecipazione di tutti** è fondamentale
  - **Non si tratta di un servizio taxi** in tempo reale, è preferibile prenotare le corse con anticipo in modo da permettere la pianificazione
  - Soprattutto nei primi mesi bisogna imparare e crescere assieme (**non sarà tutto perfetto dal primo giorno**)

Sono ipotizzabili sinergie con eventuali iniziative del nuovo Comune nell'ambito della comunicazione (incl. eventuali app, per esempio app della Posta per la comunicazione con i cittadini e l'offerta di servizi digitali).

Viene inoltre approfondita la possibilità di realizzate una ricerca di accompagnamento che approfondisca l'aspetto dei sistemi d'incentivi per l'adozione di nuovi modelli di mobilità e il cambiamento delle abitudini da parte della popolazione (in collaborazione con un istituto accademico di ricerca. Questo aspetto viene approfondito come progetto separato).

5. Costi d'esercizio e Investimenti

Costi d'esercizio

In base alle ipotesi riportate nel capitolo 4, per la fase pilota verrebbero generati i seguenti **costi operativi** d'esercizio (viene mostrata la totalità dei costi generati. Le modalità di finanziamento incluse prestazioni proprie sono riportate nel capitolo 8):

Tabella 2: Costi ipotizzati

	Anno 1	Anno 2	Ipotesi
Personale fisso	144'000	144'000	CHF 5'000/mese incl. Costi sociali (al 100%), 240% in totale
Rimborsi per volontari	17'000	56'000	Rimborso spese (incl. +20% per sostituzioni, picchetto ecc.)
Costi veicolo	24'000	24'000	Servizi, pneumatici, assicurazione, elettricità ecc.
Costi fissi	6'000	6'000	CHF 500/mese per Ufficio, telefono, internet ecc.
Costi App/IT	12'000	12'000	CHF 1'000/mese
Marketing, comunicazione	6'000	6'000	CHF 500/mese
Totale costi operativi annuali	**209'000**	**248'000**	

- Il personale fisso e i rimborsi dei volontari si basano sulle ipotesi di sviluppo riportate nella tabella 1 (pagina 11).
- Per i costi fissi (locali, telefono, internet ecc.) vengono sfruttate capacità già disponibili presso il Comune e la FV.
- I costi App/IT si riferiscono al sistema usato per la fase Demo (incluso supporto da parte di AutoPostale).
- I costi dei veicoli includono solo i costi operativi (ipotesi di acquisto di due veicoli, l'investimento è riportato nel capitolo 8).

➢ ***Totale costi operativi d'esercizio totali (fase pilota di due anni, esclusi investimenti): circa CHF 480'000 (inclusa riserva)***

*Nell'allegato 3 sono riportate inoltre delle previsioni iniziali sui possibili ricavi. Queste non vengono però prese in considerazione per l'allestimento del budget (**principio di precauzione**).*

Investimenti e costi preparatori

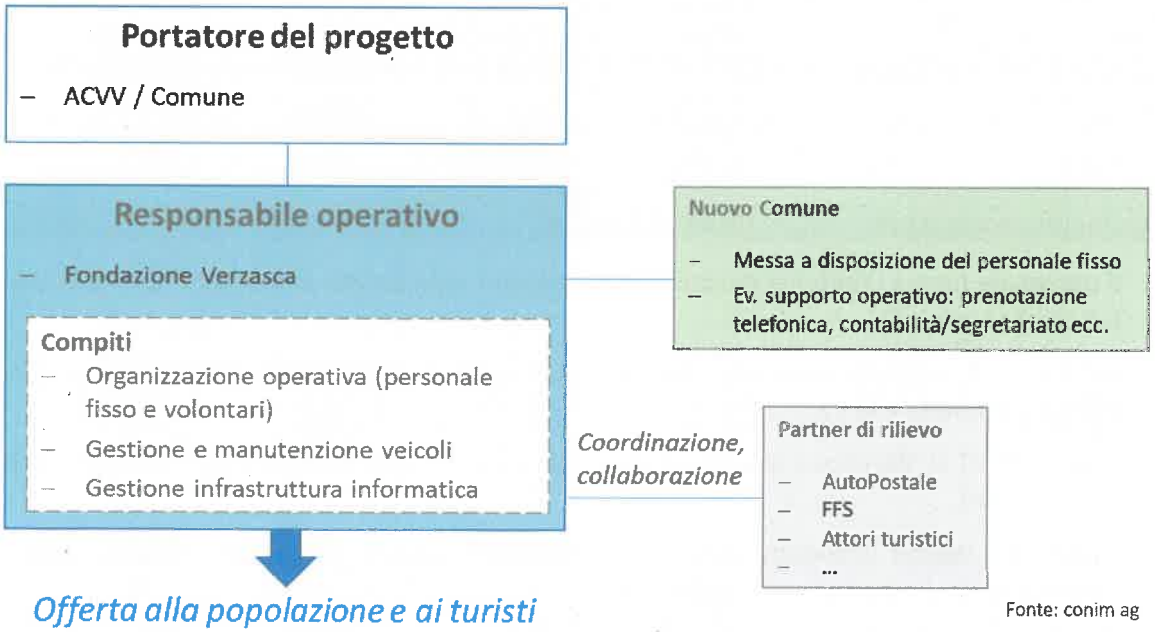
- Come base di partenza è ipotizzato l'acquisto di due minibus elettrici (si veda pagina 8) per un costo stimato di CHF 100'000 (incluse batterie). Base: prezzo di listino Nissan E-NV200 (incluso acquisto batteria ed estensione di garanzia: CHF 47'000 per minibus).
- Inoltre sono previsti circa CHF 10'000 per l'installazione/ampliamento di colonnine di ricarica.
- Sono inoltre previsti CHF 10'000 per le attività di marketing preparatorie (si veda pagina 12).
- Non sono previsti ulteriori investimenti.
- Gli investimenti riportati sono da intendere come stima iniziale. I costi definitivi vengono determinati nella fase preparatoria (si veda capitolo 7), con la scelta definitiva del tipo di veicolo e delle necessità di supporto (p.es. colonnine ricarica).

Costi, ricavi, investimenti e finanziamento sono riassunti al capitolo 8.

6. Modello organizzativo

Di seguito viene mostrata una possibile opzione implementabile in relativamente poco tempo, anche in considerazione della nascita del nuovo Comune. Questa è da intendere quale soluzione "ponte" per gestire la realizzazione della fase pilota. Il modello organizzativo in vista di una messa in esercizio definitiva viene definito nell'ambito della fase pilota (si veda capitolo 7).

Figura 6: Opzione modello organizzativo



Fonte: conim ag

- Portatore della fase pilota è l'ACVV (in alternativa in nuovo Comune), la quale demanda alla Fondazione Verzasca (FV) la responsabilità opertiva.
- Vengono **coinvolte attivamente** tutte le attività della Valle (e del Piano, con legame affettivo verso la Valle): sostegno finanziario, volontariato, sponsoring ecc.
- La FV è **proprietaria dei veicoli** e si occupa di **organizzare e fornire il servizio** Verzasca Express in collaborazione con i partner di rilievo:
  - Organizzazione operativa: personale fisso e volontari
  - Gestione veicoli/manutenzione (coordinazione lavori da partner esterni)
  - Gestione App/IT (coordinazione lavori con AutoPostale)
- **Sia la FV che il Comune mettono a disposizione una parte del personale fisso** (regolato tramite contratto di prestazione). Una volta svolti i compiti per il Verzasca Express il personale si occupa di svolgere compiti per Comune e FV.
- Vengono **sfruttate ulteriori sinergie** operative con i Comuni (nuovo Comune): **prenotazione telefonica, segretariato, contabilità ecc.**
- La FV svolge inoltre il ruolo di **coordinatore di tutte le attività legate alla mobilità** in Valle (in base al Masterplan 2030).
- **AutoPostale** si occupa dello sviluppo, messa a disposizione e gestione/aggiornamento dell'infrastruttura informatica (app di prenotazione), nonché di **comunicare l'offerta tramite i propri canali marketing.**

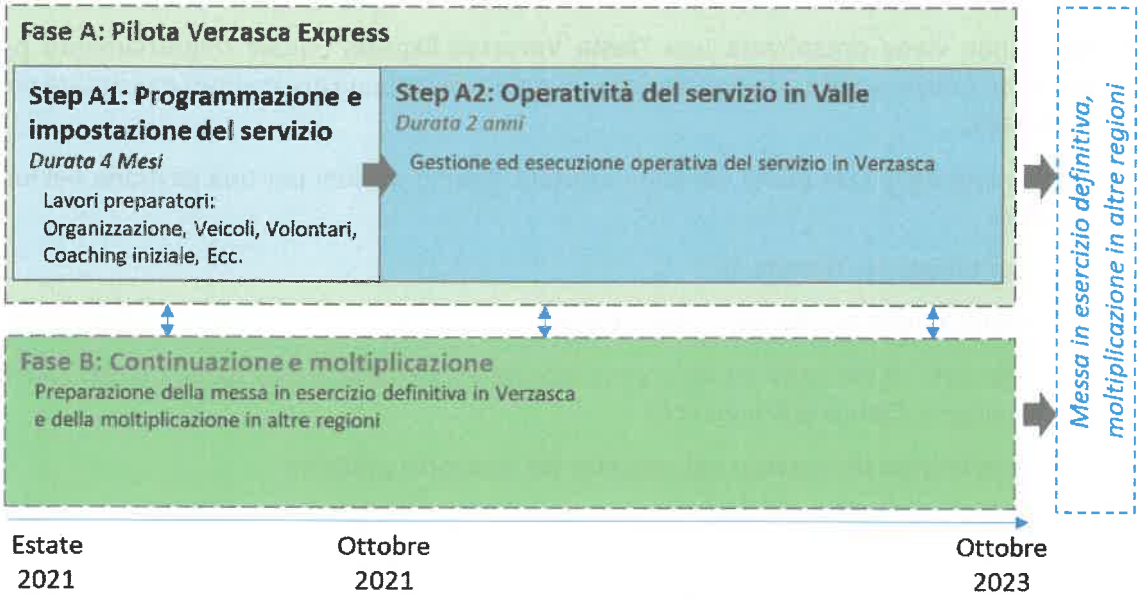
- Le **FFS** si occupano di **comunicare l'offerta tramite i propri canali marketing.** Inoltre in collaborazione con AutoPostale viene approfondita la possibilità di sfruttare il progetto pilota in Valle Verzasca quale **test per l'App comune SmartWay** (assistente di viaggio intermodale che combina il trasporto pubblico classico con altre forme quali car-pooling, bike-sharing, monopattini elettrici ecc.), includendo il servizio Verzasca Express.
- I dati generati durante la fase pilota (corse, orari, feedback degli utenti ecc.) vengono condivisi tra i partner di finanziamento del progetto.
- Ogni anno viene organizzata una **"festa Verzasca Express"** quale ringraziamento per i volontari (anche aperta alla popolazione, in modo da comunicare risultati e reclutare nuovi volontari).
- Nell'ambito della fase pilota vengono valutate diverse opzioni per una gestione nel lungo periodo:
  - Continuazione tramite FV
  - Ripresa delle attività dal nuovo Comune
  - Mandato di gestione ad un'organizzazione esistente o futura (p.es. Centro Sportivo Sonogno, Camping Brione ecc.)
  - Inserimento del servizio nel concetto del trasporto pubblico
  - ...

7. Svolgimento del progetto e organizzazione

Svolgimento

Il progetto prevede lo svolgimento seguente in due fasi parallele (si veda capitolo 3 per la delimitazione con il progetto "Mobilità Verzasca").

Figura 7: Svolgimento fase pilota



- **Fase A: Focus Valle Verzasca**
  - In un primo step (A1) viene programmato e impostato il servizio, con lo svolgimento dei lavori preparatori necessari per la messa in funzione
  - In un secondo step (A2) viene lanciata e portata avanti l'operatività vera e propria
- **Fase B: Focus continuazione e moltiplicazione.** In parallelo viene preparata la messa in esercizio definitiva (inclusa moltiplicazione in altre regioni)

Contenuti step A1

- Preparazione organizzativa della FV per la gestione del servizio
- Impostazione eventuali accordi tra FV e ACVV/Comune (p.es. messa a disposizione personale, mandato di prestazione)
- Acquisto e preparazione dei veicoli per l'esercizio (incl. colonnine di ricarica, eventuale grafica sulla carrozzeria ecc.)
- Definizione di capacità aggiuntive in base alle necessità (p.es. quali veicoli del Comune potrebbero essere utilizzati)
- Definizione del modello di prezzo: distinzione popolazione/turisti, prezzo fisso vs dinamico, costo al Km vs zone ecc.
- Definizione e coaching iniziale del personale fisso
- Reclutamento e istruzione dei volontari, impostazione piani d'impiego
- Definizione dettagliata dei processi, incluse ruoli e sinergie con i Comuni e altri partner
- Attività di marketing e comunicazione (si veda pagina 12).

Contenuti Step A2

Gestione ed esecuzione operativa del servizio:

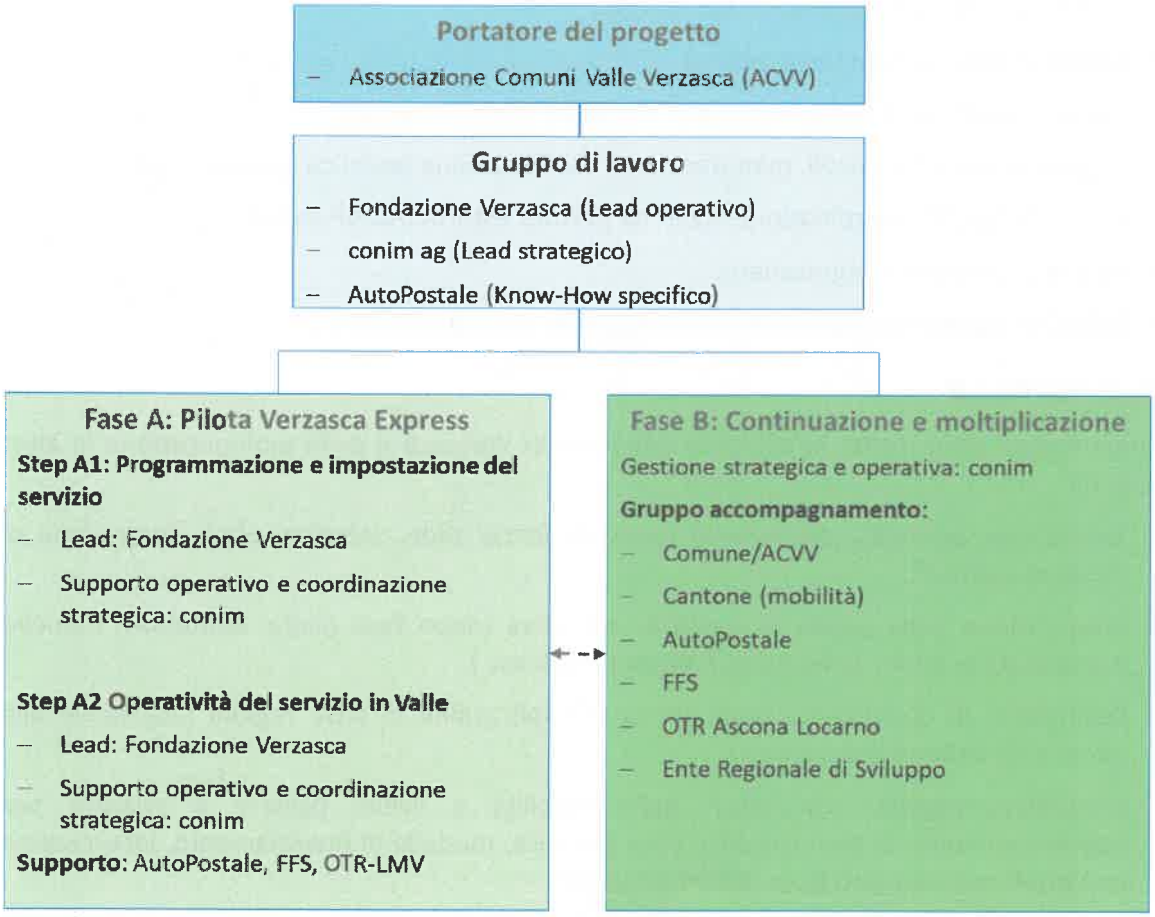
- Gestione prenotazioni (on e offline)
- Impiego dei volontari, organizzazione dei turni, piani d'impiego
- Organizzazione dei veicoli, manutenzione, coordinazione lavori da partner esterni
- Gestione App/IT, coordinazione lavori da partner esterni (AutoPostale)
- Incasso, contabilità, segretariato
- Rapporti regolari con i partner, comunicazione verso l'esterno

Contenuti Fase B

Preparazione della messa in esercizio definitiva in Verzasca e della moltiplicazione in altre regioni:

- Valutazione periodica del servizio (punti di forza, sfide, soluzioni ecc.), derivazione di "lessons learned"
- Preparazione della messa in esercizio definitiva (dopo fase pilota: contenuti, modello organizzativo, conto economico, finanziamento ecc.).
- Definizione di un modello base per la moltiplicazione in altre regioni (adattabile alle peculiarità delle singole regioni)
- Discussioni regolari con attori della mobilità a livello ticinese e svizzero per approfondimento di temi specifici: base giuridica, modello di finanziamento, integrazione in piattaforme esistenti (p.es. Smart Way) ecc.

Organizzazione e ruoli



Di seguito sono riportati gli attori coinvolti e i rispettivi ruoli nel progetto:

	Attori	Ruoli e attività
Step A1: programmazione e impostazione del servizio	Comune/ACVV	– Messa a disposizione del personale fisso (ev. assieme a Fondazione Verzasca)
	Fondazione Verzasca	– Responsabilità operativa (con supporto conim) – Coordinazione dei rapporti con gli attori locali – Eventuale messa a disposizione di personale fisso – Presa a carico di compiti operativi per la preparazione dello step 2
	conim ag	– Supporto operativo alla FV, incl. eventuale coaching iniziale (in base ad esperienze simili in altri progetti) – Coordinazione strategica
	AutoPostale	– Impostazione e implementazione dell'infrastruttura informatica (app prenotazione) – Apporto di know-how da progetti simili – Comunicazione tramite i propri canali
	FFS	– Apporto di know-how da progetti simili – Comunicazione tramite i propri canali

	Attori	Ruoli e attività
Step A2: operatività del servizio in Valle	Fondazione Verzasca	– Responsabilità operativa – Coordinamento operativo della mobilità in Valle con gli attori di rilievo – Coordinamento operativo con AutoPostale (p.es. risoluzione problemi informatici)
	AutoPostale	– Gestione/aggiornamento dell'infrastruttura informatica – "prospettiva globale" del trasporto pubblico in Valle: coordinazione linee AutoPostale/Verzasca Express – Comunicazione tramite i propri canali – Approfondimento integrazione oraria con trasporto pubblico, incl. eventuali App (con FFS) – Pianificazione della moltiplicazione in altre regioni
	SBB	– Comunicazione tramite i propri canali – Approfondimento integrazione oraria con trasporto pubblico, incl. eventuali App (con AutoPostale)
	conim ag	– Coordinazione strategica – Valutazione periodica, rapporti intermedi e finali (coordinazione con fase B)
FASE B: Continuazione e moltiplicazione	conim ag	– Gestione operativa e strategica – Coordinazione del gruppo d'accompagnamento – Sviluppo del modello di business definitivo – Documentazione intermedia e finale
	Comune/ ACVV/FV	– Partecipazione al gruppo d'accompagnamento – Supporto all'approfondimento di temi specifici (in base ai propri ambiti di competenza)
	AutoPostale	– Approfondimento integrazione oraria con trasporto pubblico, incl. eventuali App (con FFS) – Supporto alla pianificazione della moltiplicazione in altre regioni
	FFS	– Approfondimento integrazione oraria con trasporto pubblico, incl. eventuali App (con AutoPostale) – Supporto alla pianificazione della moltiplicazione in altre regioni
	Cantone (sezione Mobilità)	– Partecipazione al gruppo d'accompagnamento – Supporto all'approfondimento di temi specifici (in base ai propri ambiti di competenza)

- Il gruppo di accompagnamento si incontra di regola ogni 3-4 mesi per monitorare l'andamento e ottimizzare il modello di business in base ai risultati (circa 8 incontri su tutta la durata del progetto).

8. Costi e finanziamento

Premesse

- Il progetto è impostato in modo tale da ridurre i costi e gli investimenti al minimo, permettendo una massa critica minima per il lancio e l'operatività del servizio:
  - Utilizzo di volontariato
  - Messa a disposizione di risorse da parte dei comuni
  - Ricerca di sponsor locali
  - ...
- Il servizio è scalabile in base alle frequenze (p.es. l'acquisto di nuovi veicoli con il reclutamento di ulteriori volontari è di base sempre possibile).

Costi e finanziamento

Fase A Pilota Verzasca Express	2021	2022	2023	Totale Budget CHF
Investimenti e preparazione				
Acquisto veicoli	100'000			100'000
Colonnine di ricarica	10'000			10'000
Marketing e promozione	10'000			10'000
Totale investimenti	**120'000**	**0**	**0**	**120'000**
Step A1: Programmazione e impostazione del servizio				
Gestione operativa esterna, coaching iniziale	30'000			30'000
Attività di Marketing e comunicazione	10'000			10'000
Totale Step A1	**40'000**	**0**	**0**	**40'000**
Step A2: Operatività del servizio in Valle (2 anni)				
personale fisso	72'500	145'000	72'500	290'000
rimborso spese volontari	18'750	37'500	18'750	75'000
costi veicoli	12'500	25'000	12'500	50'000
costi fissi	3'000	6'000	3'000	12'000
gestione piattaforma informatica (AutoPostale)	6'250	12'500	6'250	25'000
marketing e comunicazione	3'000	6'000	3'000	12'000
Riserva	4'000	8'000	4'000	16'000
Totale step A2	**120'000**	**240'000**	**120'000**	**480'000**
Totale Fase A: Pilota Verzasca Express (arrotondato)	**280'000**	**240'000**	**120'000**	**640'000**

Fase B: Continuazione e moltiplicazione				Totale Budget CHF
Gestione operativa, coordinazione gruppo accompagnamento, "lessons learned", preparazione della moltiplicazione, documentazione finale	15'000	30'000	15'000	60'000
Totale Fase B: Continuazione e moltiplicazione	**15'000**	**30'000**	**15'000**	**60'000**

Totale globale fase A + B	**295'000**	**270'000**	**135'000**	**700'000**

Piano di finanziamento				
Comune Verzasca	150'000			150'000
Fondazione Verzasca	10'000	14'800	15'000	39'800
Cantone (USE)	55'000	135'000	85'000	275'000
BAV	50'000	100'000	30'000	180'000
FFS	15'000			15'000
AutoPostale	5'000	15'000	5'000	25'000
OTR-LMV	10'000			10'000
ATA		5'000		5'000
SES		200		200
Totale	**295'000**	**270'000**	**135'000**	**700'000**

- Alla voce riserva è prevista l'opzione per un esperto esterno nell'ambito degli incentivi al cambiamento delle abitudini (p.es. Prof. Heinz Gutscher, Professore Emerito all'Istituto di Psicologia dell'Università di Zurigo).
- I seguenti attori forniscono il proprio contributo tramite **prestazioni proprie** (costi che vengono coperti con la **fornitura di beni e servizi diretti**, senza finanziamento cash, i relativi costi vengono sostenuti direttamente dai rispettivi attori):

- **Fondazione Verzasca:** CHF 39'800 per la copertura di una parte dei costi del personale fisso tramite la messa a disposizione del proprio personale
- **AutoPostale:** fornitura dell'infrastruttura informatica (incl. supporto), costo totale circa CHF 25'000 per due anni.
- In aggiunta gli attori coinvolti mettono a disposizione competenze specifiche, partecipazione a riunioni ecc. (prestazioni proprie non considerate nel budget).

- In aggiunta a quanto mostrato nella tabella, **Comune e FV garantiscono la copertura di eventuali deficit**.
- Nel 2023, una volta chiuso il progetto, vengono definiti i **contributi finali di ciascun partner** di progetto tenendo in considerazione i ricavi derivati dai passeggeri. A riguardo viene elaborata una **contabilità di progetto dettagliata**.

9. Piano d'azione

	Cosa	Chi	Entro Quando
1	Finalizzazione della scheda di progetto dettagliata per la realizzazione della fase pilota di due anni (presente documento), nell'ambito del progetto "mobilità Verzasca"	Gruppo lavoro, gestione conim	*completato*
2	Richieste formali di finanziamento ai diversi partner di progetto, incluso: ▪ richiesta al Consiglio di Stato (coordinazione globale degli Uffici Cantonali interessati) ▪ eventuale iter davanti al Consiglio Comunale	FV, ACVV	Ottobre 2020 – Marzo 2021
3	Inizio fase pilota (fase preparatoria e pilota di due anni)	FV, ACVV	Estate 2021

Allegati

Allegato 1: esempi di offerte simili in Svizzera

Esempio "Kollibri"

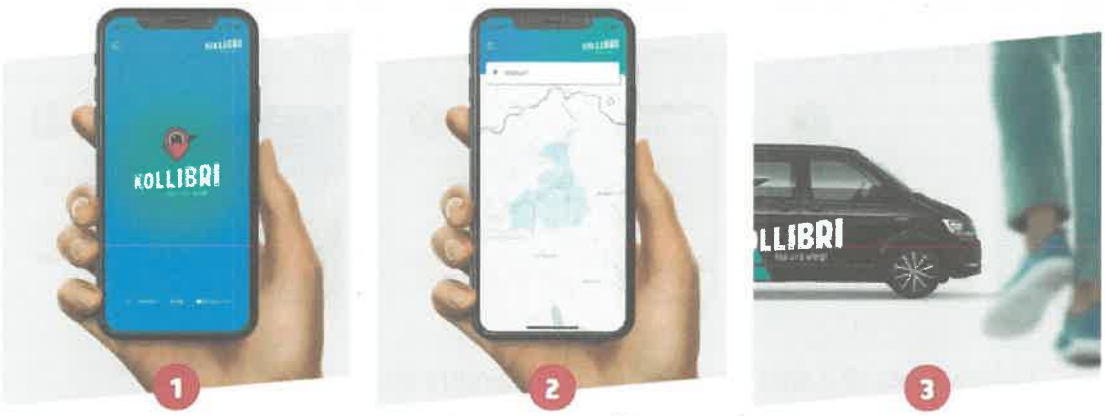
Cosa: Navetta porta a porta (servizio on demand)

Dove: Regione Brugg (Argovia)

Portatore del progetto: AutoPostale, insieme ai partner AMAG e FFS e in collaborazione con il Canton Argovia e l'Ufficio federale dei trasporti (UFT).

Come funziona:

- Tramite un App specifica si possono prenotare e pagare i tragitti desiderati, da ovunque a ovunque in un perimetro definito, dalle 6.00 alle 24.00 (VE-SA fino alle 2.00)
- Il sistema riconosce i diversi tragitti prenotati e unisce le corse (condivisione con altri utenti), riducendo i costi per persona.
- Il prezzo si posiziona tra quello del mezzo pubblico e un taxi.
- AMAG e due società di taxi locali sono responsabili del trasporto quotidiano.



La fase pilota di un anno si è chiusa in ottobre 2019. Risultati principali:

- Media di 25 corse al giorno (8'521 persone trasportate in totale)
- 1'230 utilizzatori (5'852 hanno scaricato l'App)
- Corsa media di 4,2 km
- 98% di riscontri positivi da parte degli utilizzatori

I ricavi non coprono i costi, un'offerta nel medio e lungo periodo (in questa forma) richiederebbe l'intervento dell'Ente Pubblico (copertura quale "trasporto pubblico").

Colloqui tra PostAuto, Confederazione e Cantone sono in corso per riconoscere i servizi "on demand" come servizio pubblico.

Esempio "E-Buxi"

Cosa: Navetta porta a porta (servizio on demand)

Dove: Herzogenbuchsee, Nieder- und Oberönz (Berna)

Portatore del progetto: Associazione "E-Buxi" (progetto pilota sostenuto da Engagement Migros, Confederazione, Ufficio Trasporto Pubblico Canton Berna, Comuni, Azienda elettrica locale)

Come funziona:

- Sistema simile a Kollibri (prenotazione tramite App e telefono)
- 3 veicoli 100% elettrici (un minibus 7 posti, un'auto 4 posti, una "cargo E-Bike" 2 posti).
- Minibus e Cargo E-Bike sono stati finanziati per CHF 70'000 dall'azienda elettrica locale (EWK Herzogenbuchsee). L'auto è stata messa a disposizione da un garage privato (sponsor).
- Conducenti sono volontari della regione (55, in maggioranza pensionati)
- Prezzo fisso CHF 3 / corsa / persona (corsa media 3-4 Km).

- La fase pilota di 2 anni è in corso (inizio dicembre 2018).
- I Comuni sostengono i costi operativi per CHF 90'000 (finanziamento di lancio).
- Nel primo anno sono state traportate 10'000 persone
- Implicazioni legali: E-Buxi sarebbe in contrasto con l'ordinanza locale sui taxi. La fase pilota è stata permessa in via sperimentale (la base legale per un'operatività definitiva deve essere sviluppata).
- Il progetto E-Buxi ha costituito una piattaforma mantello "my buxi" che intende moltiplicare il progetto in altre 5 regioni pilota.

Allegato 2: Contenuto e risultati della fase demo

Contenuto

- Obiettivo della fase demo è di effettuare un **primo test controllato** del servizio e raccogliere delle informazioni per poter impostare al meglio la fase pilota: responso degli utenti, confort, tratte, funzionalità App ecc.).
- Periodo:
  - 2-4 e 9-11 Luglio (4 ore al giorno, differenti orari) solo per il focus group
  - 18-19 Luglio (aperto a tutti)
- App sviluppata da AutoPostale, in collaborazione con il partner Ioki (l'architettura di base è stata sviluppata per il progetto Kollibri).
- Utilizzo di un solo veicolo, fornito da AutoPostale (London Taxi, ibrido plug-in con accesso disabili):

- Conducenti professionisti organizzati tramite AutoPostale.
- **La fase Demo è gratuita** (non viene pagato nessun prezzo per le corse da parte degli utenti)
- La fase demo è stata testata con un **focus group** (il servizio non era aperto a tutta la popolazione) composto da **diverse tipologie di utenti** (ca. 20) della popolazione locale: giovani, anziani, pendolari, studenti ecc.

Risultati fase Demo

- Di seguito sono riportate le indicazioni emerse dalla fase demo del progetto "Verzasca Express".
- I risultati della fase demo vengono usati come base per l'impostazione della fase pilota di due anni (oggetto della scheda di progetto).

Dati *Fonte: AutoPostale*	▪ 600+ richieste tramite l'App ▪ 23 corse effettuate ▪ 16 utenti attivi ▪ 578 Km/passeggieri ▪ 36 passeggeri trasportati ▪ 1.8 quota pooling ▪ 13 Km di corsa media
Valutazione generale	▪ In generale tutti i partecipanti hanno valutato in maniera positiva l'esperienza ▪ Si tratta di un servizio che migliorerebbe la raggiungibilità delle zone periferiche, la flessibilità e la qualità di vita di chi vive in Valle ▪ Tutti sarebbero disposti ad utilizzarlo su base regolare, anche pagando un prezzo adeguato *Di seguito sono riportati aspetti puntuali e proposte di miglioramento emersi.*
App, prenotazione	▪ **Pooling, condivisione corse.** Non è sempre stato possibile condividere le corse tra più utenti. Una volta prenotata una corsa da parte di un utente, il veicolo risultava al completo e non vi era possibilità per altri utenti di aggiungersi alla corsa (anche se il veicolo era occupato da un solo utente). ▪ **Prenotazione.** Molti utenti hanno segnalato il fatto che in fase di prenotazione l'app non ha fornito eventuali alternative d'orario in caso di veicolo occupato. L'utente doveva fare più tentativi d'orario fino a trovare una disponibilità. ***Possibili miglioramenti*** ▪ **Possibilità di prenotare andata e ritorno nella stessa sessione.** Diversi utenti, dopo aver prenotato con successo una corsa di andata, non trovando disponibilità per il ritorno (navetta già occupata) hanno dovuto annullare anche l'andata. La possibilità di prenotare le due corse nella stessa sessione (con eventuale proposta di orari alternativi) migliorerebbe la facilità d'utilizzo e ridurrebbe l'annullamento di corse prenotate. ▪ **Prenotazione in fasce orarie.** Attualmente è possibile prenotare solo per un orario specifico. Se questo non è disponibile la corsa

	viene rifiutata (in alcuni casi fornendo un'alternativa, in altri no). Sarebbe utile poter indicare una fascia oraria di preferenza (p.es. "non prima delle ore xy", "al più tardi entro le ore xy" ecc.). in modo che l'utente possa poi scegliere la corsa in base alle esigenze. ▪ **Visualizzazione dell'occupazione in tempo reale.** Per eventuali corse prenotate "in tempo reale" (senza anticipo, in modo spontaneo) sarebbe utile vedere sull'app la posizione e l'occupazione dei veicoli, in modo da decidere sul momento se aggiungersi alla corsa (senza effettuare un tentativo di prenotazione). ▪ **Prenotazione cani, bagagli ecc.** Dato che il veicolo non ha un baule, sarebbe utile poter segnalare la presenza di bagagli ingombranti, cani ecc. In caso contrario nell'eventualità di veicolo già pieno (un solo posto libero) mancherebbe lo spazio. ▪ **Risoluzione della mappa.** Sarebbe utile poter vedere gli edifici sulla mappa, in modo da aumentare la precisione delle riservazioni.
Veicolo	▪ In generale il confort e la funzionalità sono stati valutati in modo positivo ▪ Mancanza di spazio per bagagli, cani ecc. in caso di veicolo pieno (si veda anche sopra) ▪ Un minimo di due veicoli è necessario per coprire l'intera Valle (con un solo veicolo i tempi di attesa possono superare l'ora se il veicolo è occupato e compie una tratta opposta)

Oltre all'operatività del servizio della fase demo, **con il focus group è stata discussa anche la possibilità di introdurre il volontariato per la fase pilota di due anni** (guida dei veicoli da parte della popolazione locale). Di seguito i risultati principali emersi:

- In linea di principio l'idea è giudicata in modo positivo
- Vi è tuttavia difficoltà a trovare un numero sufficiente di volontari per permettere di coprire un'ampia fascia oraria nel medio periodo
- Motivi principali: la maggioranza della popolazione lavora al Piano, considerando il tempo di ritorno in Valle e la necessità di dedicare tempo anche ad altre attività (famiglia, attività sportive e culturali ecc.), il "tempo disponibile" dedicabile al servizio di volontariato per il Verzasca Express è molto limitato
- Ciò richiederebbe un grande numero di volontari. Ipotizzando circa 5 ore di volontariato per ciascun volontario al mese, la copertura delle fasce orarie previste (si veda pagina 5) richiederebbe un minimo di 150 volontari (a fronte di una popolazione residente di ca. 850 persone in Valle).

➢ ***Date queste premesse, per una realizzazione di successo della fase pilota è necessario l'impiego di personale fisso che permetta di avere una copertura di base del servizio. Il servizio di volontariato è da considerare in aggiunta, per permettere di estendere la copertura (inizio con pochi volontari, aumento nel tempo).***

Allegato 3: dettagli corse e ricavi

La tabella seguente riporta una stima dell'utilizzo possibile del servizio Verzasca Express per popolazione locale e turisti:

Ipotesi corse (popolazione locale)	**Anno 1**	**Anno 2**	
Corse/giorno in media	5	8	360 giorni
Corse/anno	1'800	2'880	
Km/corsa in media	20	20	p.es. Brione-FFS Tenero
Totale Km/anno	36'000	57'600	
Persone trasportate per corsa	1.5	2.0	in media
Totale persone trasportate	2'700	5'760	
Ipotesi ricavi	CHF 21'600	CHF 46'080	prezzo ipotizzato di CHF 0.4/Km/persona

Ipotesi corse (turisti)			
Corse/giorno in media	3	5	180 giorni (maggio-ottobre)
Corse/anno	540	900	
Km/corsa in media	13	13	p.es. Lavertezzo-FFS Tenero
Totale Km/anno	7'020	11'700	
Persone trasportate per corsa	2.5	4	in media
Totale persone trasportate	1'350	3'150	
Ipotesi ricavi	CHF 8'775	CHF 20'475	prezzo ipotizzato di CHF 0.5/Km/persona

Confederazione svizzera
Confederation suisse Confederazione
Svizzera Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'ambiente, dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni DATEC

Ufficio federale dei trasporti UFT

Programma di incentivazione per l'innovazione nel traffico regionale viaggiatori (TRV)

Contratto di sovvenzione

tra

della Confederazione Svizzera, rappresentata dal

Ufficio federale dei trasporti
(UFT) Mühlestrasse 6
3063

di seguito denominata «il beneficiario» **e**

AutoPostale SA
Engehaldenstrasse 39
3030 Berna

di seguito denominata «beneficiario della sovvenzione»

riguardante il progetto

Verzasca Express

1. Situazione di partenza e oggetto del contratto

Il programma di incentivazione per l'innovazione nel traffico regionale viaggiatori (TRV) si rivolge principalmente alle imprese di trasporto che versano le indennità previste dall'articolo 2 dell'Ordinanza sulle indennità del traffico regionale viaggiatori (OLR). RS 745.16). I progetti innovativi possono essere svolti in collaborazione con università e/o aziende del settore privato.

Il 6 aprile 2021 AutoPostale SA (PAG) ha presentato all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) la domanda di sostegno finanziario per il progetto d'innovazione «Verzasca Expressattraverso il programma di incentivazione per l'innovazione nel TRV.

Questo progetto ha il seguente scopo: Nella regione montana Verzasca viene introdotta un'offerta di mobilità on demand (in tempo reale tramite app bus a chiamata). Si tratta della prima offerta online digitalizzata su tutto il territorio nazionale a integrazione dell'attuale offerta TRV in una regione montana. Il progetto pilota viene condotto dall'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca (ACVV) in stretta collaborazione con i partner AutoPostale, FFS e Conim ag con il supporto del Cantone Ticino. L'obiettivo è quello di raccogliere dati e informazioni attraverso una procedura sistematica durante una fase pilota di due anni e di sviluppare le necessarie conoscenze empiriche, in modo da poter sviluppare e attuare un piano aziendale funzionante sul lungo periodo per l'offerta di mobilità in programma. L'«offerta on demand» deve essere installata definitivamente al termine della fase pilota (focalizzazione sull'integrazione /integrazione adeguata nell'attuale offerta TRV) e garantire a medio termine una qualità più elevata per gli utenti a costi relativamente più bassi per gli utenti a costi inferiori. Parallelamente viene sviluppato un modello per la moltiplicazione in altre regioni montane.

Nell'ambito della sua attività concessionaria nel TRV, PAG riceve indennità ai sensi dell'articolo 2 capoverso 1 TRV. L'azienda ha pertanto diritto a un sostegno finanziario per il progetto summenzionato nell'ambito del programma di incentivazione per l'innovazione nel TRV.

2. Basi legali

Il presente contratto si basa sugli artt. 31 LTV, 2 e 41 segg. OLR. Inoltre, l'ordinanza del DATEC sulla contabilità delle imprese concessionarie (OCIC) è RS 742.221). Per il resto si trovano le disposizioni legali determinanti contenute nella legge federale sulla promozione della ricerca e dell'innovazione (LPRI). RS 420.1) come diritto sovraordinato della ricerca settoriale (cfr. art. 4 lett. d, art. 6 e 16 LPRI) e nella Legge sui sussidi (LL; RS 616.1; in particolare gli articoli da 14 a 20 e gli articoli da 23 a 31).

3. Parti contrattuali

3.1. Gli elementi integranti del presente contratto sono classificati nel seguente ordine:

a) il presente atto contrattuale inclusi gli allegati;

b) il calendario rielaborato del progetto, edizione del 28 luglio 2021

c) la domanda del beneficiario del sussidio del 5 marzo 2021.

3.2. In caso di contraddizioni tra singole parti del contratto si applica la sequenza sopra indicata.

3.3 Sottoscrivendo il presente contratto, le parti contraenti confermano di essere in possesso degli elementi contrattuali sopra menzionati e di riconoscerli anche nella succitata sequenza di.

3.4. Vengono escluse le condizioni generali del beneficiario della sovvenzione.

4. Persone coinvolte / persone di contatto

4.1. La responsabilità generale del progetto spetta al beneficiario della sovvenzione:

AutoPostale SA, signora Martina Müggler, Engehaldenstrasse 39, 3030 Berna.

4.2 La persona di contatto principale nei confronti del beneficiario del sussidio, che su incarico del beneficiario si assume la responsabilità amministrativa del progetto (tra cui direzione di progetto, coordinamento con il beneficiario del sussidio e fatturazione), è la seguente:

AutoPostale SA, signora Martina Müggler, Engehaldenstrasse 39, 3030 Berna, n. tel.: 079 426 85 13, E-mail: martina.mueggler@autopostale.ch

4.3. Se durante il periodo di progetto la responsabilità viene trasferita a un'altra persona, occorre comunicare immediatamente al beneficiario del sussidio i dati di contatto delle nuove persone responsabili.

4.4. La persona di contatto e l'accompagnatore di progetto presso il beneficiario dei sussidi è:

Signor Christophe Le Borgne, Ufficio federale dei trasporti, Sezione Accesso al mercato, 3003 Berna, n. tel.: 058 461 89 65, e-mail: christophe.le-borgne@bav.admin.ch

6. Prestazioni e doveri del beneficiario della sovvenzione

5.1. La beneficiaria di una sovvenzione si impegna a svolgere il progetto Verzasca Express come descritto nella domanda del 5 marzo 2021.

5.2. I lavori relativi al progetto inizieranno a settembre 2021.

5.3. Con la firma del presente contratto la beneficiaria conferma che il finanziamento, incluse le prestazioni proprie del progetto, è interamente garantito.

5.4. La beneficiaria di una sovvenzione si impegna inoltre a:

a) allestire due documentazioni in formato elettronico (Word o PDF) sui risultati del progetto:

- un rapporto intermedio al più tardi dodici mesi dopo la data di inizio del progetto (presumibilmente a ottobre 2022)

- un rapporto finale al più tardi un mese dopo la conclusione del progetto (presumibilmente a novembre 2023)

b) il contenuto del rapporto finale: riportare un Executive Summary in due lingue nazionali e in inglese (fino a 300 parole) e un riepilogo in due lingue nazionali (3-5 pagine con illustrazione);

c) allestire una descrizione del progetto (una pagina A4 secondo il modello dell'UFT) in una lingua nazionale, con un riepilogo in una seconda lingua nazionale e in inglese, per allestire il rendiconto;

d) inviare al beneficiario del sussidio una bozza del rapporto finale per presa di posizione e tenerne conto nel rapporto finale

e) assumersi la piena responsabilità del contenuto e delle conclusioni del rapporto finale;

f) presentare alla persona di contatto dell'UFT i contributi alla comunicazione relativi al progetto con sufficiente anticipo, almeno tre settimane prima della pubblicazione, e annotare nei comunicati, nelle comunicazioni e nelle pubblicazioni che i lavori nell'ambito della promozione della ricerca e dell'innovazione sono stati sostenuti dall'Ufficio federale dei trasporti;

g) richiedere il consenso della persona di contatto dell'UFT per eventuali subordini supplementari a terzi.

h) informare immediatamente il beneficiario di sovvenzioni in merito a eventuali problemi e ad altri aspetti importanti per un'esecuzione efficace e puntuale del progetto

i) presentare al committente, con ogni richiesta di pagamento, un riepilogo delle attività svolte e delle prestazioni di progetto concordate (delicate) in base a tappe fondamentali (MS);

j) informare l'Unione dei trasporti pubblici (UTP) in merito al progetto.

5.5. La beneficiaria delle sovvenzioni fornisce gratuitamente al committente le documentazioni e i rapporti sopra citati. Il contenuto e le conclusioni sono di esclusiva competenza degli autori. Ciò va annotato nei documenti e/o rapporti previsti per la pubblicazione. La documentazione deve essere inviata alla persona di contatto definita al punto 4.4.

5.6. La beneficiaria di un sussidio risponde esclusivamente per danni diretti comprovati che causano nell'adempimento del contratto fino a un massimo complessivo del 10% dell'aiuto finanziario. Il committente non è responsabile dei danni derivanti dal progetto o dal progetto stesso.

5.7. Il beneficiario della sovvenzione garantisce che le parti coinvolte (partner di progetto) prendano atto del presente contratto per il finanziamento del progetto. Su questa base, il beneficiario deve stipulare anche un contratto con i suoi partner di progetto.

6. Entità e forma dell'aiuto

6.1. L'aiuto finanziario ammonta al massimo a CHF 180'000.-, pari a una partecipazione finanziaria del 26% ai costi complessivi del progetto. In caso di interruzione anticipata del progetto o di riduzione dei costi rispetto ai dati indicati nella domanda, l'aiuto finanziario viene ridotto in base all'aliquota di contribuzione stabilita sopra.

6.2. Il sostegno finanziario della Confederazione viene concesso sotto forma di contributi del fondo A perdu. 6.3. L'aiuto finanziario non è soggetto all'imposta sul valore aggiunto (art. 18 cpv. 2 lett. a LIVA; RS 641.20). I sussidi possono essere inoltrati all'interno del beneficiario. Anche questi inoltri non sono soggetti all'imposta sul valore aggiunto (art. 30 cpv. 1 OIVA; RS 641.201). Il rimborso di eventuali (sotto)ordini a terzi, incl. eventuali crediti IVA, è di esclusiva competenza del beneficiario.

6.4. La beneficiaria di un sussidio provvede affinché riceva gli altri aiuti finanziari necessari conformemente alle prove di finanziamento (allegato 2).

7. Piano di pagamento, condizioni di pagamento e fatturazione

7.1. Fatta salva l'imminente esecuzione dei costi per il progetto (art. 23 cpv. 1 LSu), l'aiuto finanziario viene corrisposto dopo la fatturazione come segue:

- 1a rata di CHF 50'000 all'inizio del progetto (presumibilmente a settembre 2021);
- 2a rata di CHF 80'000.- al termine della fase di progetto A1 «Lavori preparatori per lancio della fase pilota» e approvazione delle relative prestazioni di progetto da parte del finanziatore (presumibilmente a ottobre 2021);
- 3a rata di CHF 20'000.- dopo la conclusione della fase di progetto A2 «Fase d'esercizio e ottimizzazione» e l'approvazione delle relative prestazioni di progetto da parte del committente (presumibilmente a ottobre 2023)
- Max CHF 30'000.- al termine della fase di progetto B «Prosecuzione e moltiplicazione» e dell'autorizzazione delle relative prestazioni di progetto da parte del finanziatore e

dopo l'approvazione del rapporto finale e del conteggio finale da parte del beneficiario dei sussidi (presumibilmente a settembre 2023).

7.2. Se il conteggio finale non viene approvato o non viene approvato integralmente, il beneficiario della sovvenzione motiva la propria decisione per.

Il beneficiario fattura le proprie prestazioni al beneficiario del sussidio tramite fattura elettronica (e-fattura). Le informazioni sull'e-fattura dell'Amministrazione federale (finanziatore) sono disponibili sul seguente sito web: http:l/www.fattura admin chy .

L'e-fattura deve contenere come riferimento fattura il numero di ordinazione. che è 0780000853 e va indirizzata al seguente indirizzo di fatturazione:

Ufficio federale dei trasporti
c/o Centro servizi FI AFD 3003
Berna

Maggiori informazioni sulla procedura relativa all'e-fattura sono disponibili su http://ww.fattura.admin. ch disponibile.

Il beneficiario del sussidio effettua il pagamento nella misura in cui l'accompagnatore di progetto l'ha approvata entro 30 giorni dal ricevimento della.

8. Rimborso dell'aiuto

8.1. Se il beneficiario ha pagato troppo secondo il conteggio finale approvato, il beneficiario deve rimborsare l'importo in eccesso ricevuto in.

8.2. Se nonostante il sollecito la beneficiaria di una sovvenzione non adempie o non adempie in modo sufficiente gli obblighi previsti dal presente contratto, si applica l'art. 28 LL.

8.3. Se l'aiuto finanziario è stato concesso indebitamente in violazione di disposizioni legali o a causa di una fattispecie inesatta o incompleta, si applica l'articolo 30 capoverso 1 i. V. m. articolo 31 LU.

9. Diritti sui risultati del progetto I proprietà intellettuale

9.1. Il committente delle sovvenzioni è quello indicato al punto. 9.2 ha menzionato i diritti di utilizzo, che non spettano diritti di proprietà sui diritti patrimoniali immateriali derivanti dall'adempimento del presente contratto. I diritti preesistenti delle parti contraenti restano invariati.

9.2. La beneficiaria concede al beneficiario un diritto di utilizzo dei diritti della proprietà immateriale generati nell'ambito del progetto per pubblicazioni pubbliche (ad es. foto, rapporti di progetto).

10. Comunicazione di dati

10.1. Sottoscrivendo il presente contratto, la beneficiaria acconsente alla pubblicazione dei rapporti di progetto (rapporti intermedi e finali) e delle informazioni essenziali sul progetto sulla piattaforma informativa ARAMIS (http://www.aramis.admin.ch) nonché di altre banche dati e siti web rilevanti della Confederazione. Previo accordo con l'assistenza al progetto, i dati sensibili possono essere inoltrati dal beneficiario del sussidio in un allegato separato che non viene pubblicato.

10.2. La beneficiaria si impegna a concedere al beneficiario il libero accesso a tutti i documenti relativi al progetto, in particolare a tutti i giustificativi contabili (art. 15c LStr).

11. Clausola di integrità

11.1. Le parti contraenti si impegnano ad adottare tutte le misure necessarie per evitare la corruzione, in modo da non offrire o accettare donazioni o altri vantaggi.

11.2. In caso di inosservanza della clausola di integrità, il beneficiario del sussidio deve pagare al beneficiario una penale convenzionale. Tale importo ammonta al 10% dell'aiuto finanziario, tuttavia ad almeno CHF 3000 per infrazione.

11.3. La beneficiaria di un sussidio prende atto del fatto che, in caso di violazione della clausola di integrità, il beneficiario del sussidio ha il diritto di disdire il contratto con effetto immediato a causa di una grave violazione del contratto stesso (cfr. art.12.6).

12. Entrata in vigore, durata del contratto, recesso, interruzione e disdetta.

12.1. Il presente contratto entra in vigore con la firma di tutte le parti contraenti e dura fino alla regolare conclusione del progetto e/o fino all'approvazione del rapporto conclusivo e del finale (cfr. art. 5.4 lett. a), b), e) ed f).

12.2. Se i lavori relativi al progetto non vengono avviati dopo sei mesi dall'inizio previsto, il beneficiario del sussidio ha il diritto di rescindere il contratto per iscritto entro 30 giorni dalla scadenza del termine il..

12.3. È fatta salva l'autorizzazione dei crediti trimestrali da parte delle Camere federali. 12.4. Se il progetto deve essere interrotto a causa di circostanze che non sono imputabili al beneficiario della sovvenzione, il contratto decade. La relativa comunicazione scritta deve essere inviata immediatamente alle altre parti contraenti. Le prestazioni erogate fino alla data di disdetta vengono indennizzate conformemente alle disposizioni del presente contratto.

Se il beneficiario della sovvenzione è responsabile delle circostanze che comportano l'interruzione, si applica l'articolo 28 LSu.

12.5. Ciascuna parte contraente ha il diritto di disdire il contratto per la fine di un mese rispettando un termine di preavviso di tre mesi. Se le circostanze che determinano la disdetta non sono imputabili al beneficiario del sussidio, le prestazioni erogate fino al momento della disdetta vengono indennizzate conformemente alle disposizioni del presente contratto. Nei restanti casi si applica l'articolo 28 LL.

12.6. Una disdetta immediata è ammessa solo per gravi motivi, in particolare in caso di grave violazione del contratto da parte dell'altra parte contraente. Sono fatte salve eventuali richieste di risarcimento danni. Un motivo importante è in particolare qualsiasi circostanza la cui presenza non possa più essere ragionevolmente considerata in buona fede al disdetta come una continuazione del rapporto contrattuale.

13. Modifiche e integrazioni contrattuali

Le modifiche e le integrazioni al contratto, nonché la relativa soppressione, necessitano della forma scritta e devono essere firmate da tutte le parti contraenti.

14. Diritto applicabile e foro competente

Alle controversie derivanti da questo rapporto contrattuale si applica esclusivamente il diritto svizzero, ad esclusione del diritto in materia di conflitti di leggi e della Convenzione delle Nazioni Unite dell'11 aprile 1980 sui contratti di acquisto internazionale di merci (diritto d'acquisto di Vienna, CISG, RS 0.221.211.1).

Il foro competente esclusivo per tutte le controversie derivanti dal presente contratto e relative è Berna,Svizzera.

Berna, Svizzera.

16. Stesura del contratto

Il presente atto contrattuale viene redatto in duplice copia e deve essere firmato dalle parti. Ciascuna parte contraente riceve un esemplare firmato.

16. Allegati

- Allegato 1: Domanda della beneficiaria del sussidio del 5 marzo 2021
- Allegato 2: Giustificativi di finanziamento per la parte non finanziata dalla Confederazione
- Allegato 3: Calendario del progetto Edizione del 28 luglio 2021

Per il committente dei sussidi

Ufficio federale dei trasporti

UFT

Destinatari:

Di questo contratto vengono firmati e depositati due originali presso:

Ufficio federale dei
trasporti AutoPostale SA

internamente tramite indice: MEP, SPR, ABR, UFSP, mz/her, pvljam, mz/lec, re/pad, BO/fc

Allegato 1

Programma di incentivazione per l'innovazione nel traffico regionale viaggiatori

Richiesta di finanziamento

Collegamento alle zone montane - fase pilota «Verzasca Express«

AutoPostale

Versione	Data	Descrizione	Autore/trice
V1.0	05.03.2021	Domanda	

IMPORTANTE

Il presente modulo serve al richiedente e all'Ufficio federale dei trasporti (UFT) come base decisionale per decidere se ed eventualmente in quale misura finanziare il progetto. A tal fine contiene tutti i dati necessari. Dopo aver verificato il modulo compilato, l'UFT comunica al richiedente la sua decisione di finanziamento. In caso di decisione positiva, la fase successiva consisterà nell'elaborazione di un contratto di finanziamento per il progetto richiesto.

Il modulo deve essere compilato in una lingua ufficiale svizzera. Il progetto può poi essere svolto in inglese, ma il riepilogo *(Abstract)* deve essere redatto in una delle tre lingue ufficiali.

Il modulo va trasmesso all'UFT come file PDF all'indirizzo e-mail forschung@bav.admin.ch.

Ulteriori informazioni sono disponibili sul sito web dell'UFT www.bav.admin.ch/innovation-rpv alla rubrica Programma per la promozione dell'innovazione nel traffico regionale viaggiatori.

Non è possibile prendere in considerazione richieste o richieste incomplete che non rientrano in un ambito tematico prioritario del programma di ricerca.

Contenuto

1 Informazioni generali 4
1.1 Responsabile di progetto 4
1.2 Tipo di progetto 4
1.3 Categoria del progetto 4
1.4 Contributo federale desiderato e piano di pagamento 4
1,5 Breve descrizione del progetto 5
2 Situazione di partenza 5
2.1 Problematica 5
2.2 Panoramica dello stato della tecnica, delle soluzioni disponibili e di quelle lavori esistenti 6
3 Descrizione del progetto 8
3.1 Rappresentazione della soluzione innovativa e dei suoi vantaggi 8
3.2 Obiettivi del progetto e risultati attesi 8
3.3 Metodi proposti e calendario del progetto 9
3.4 Autorizzazioni legali necessarie 10
4 Organizzazione di progetto 11
4.1 attori di progetto 11
4.2 Membri del team di progetto 13
5 Analisi dei rischi principali nel progetto 14
6 Budget 14
6.1 Budget per il progetto pilota richiesto 14
6,2 Piano di budget della durata di dieci anni per un progetto nella fase di completamento della serie 15
7 Finanziamento 15
7,1 Prestazioni proprie 15
7.2 Altre fonti di finanziamento 15
8 Criteri di idoneità 15
8.1 Innovazione 16
8.2 Applicazione nel TRV 17
8.3 Interesse pubblico 18
8.4 Gestione del rischio 20
9 Ulteriori informazioni 22

Allegati

Allegato 1: Piano di progetto 25
Allegato 2: Organigramma del progetto 26
Allegato 3: Analisi dei principali rischi legati al progetto 27
Allegato 4: Piano di budget annuale per un progetto nella fase di completamento in serie 29
Allegato 5: Elenco dei supporti di progetto 31

1 Informazioni generali

1.1 Responsabile di progetto

1.1.1 Nome e dati dell'azienda

Ragione sociale	AutoPostale
Indirizzo	Engehaldenstrasse 39, 3030 Berna
Sito web	www.postauto.ch

1.1.2 Nome e dati di contatto della persona di contatto

Nome	Martina Müggler
Funzione	Responsabile Strategia e innovazione
E-mail	martina.mueggler@postauto.ch
N. tel.	+41 79 426 85 13

1.2 Tipo di progetto

] Nuovo prodotto

Q Nuova prestazione

☐ Nuova procedura / nuovo processo

1.3 Categoria del progetto

O Sviluppo sperimentale

Progetto pilota e presentazione

O Test sul campo e analisi

1.4 Contributo federale desiderato e piano di pagamento

Totale dei costi di progetto	CHF 700'000	
Contributo desiderato dalla Confederazione	CHF 180'000	
Piano di pagamento:		
1o rata	Maggio 2021	CHF 50'000
2o rata	Gennaio 2022	CHF 50'000

3o **rata**	Settembre 2022	CHF 50'000
4o **rata**	Agosto 2023	CHF 30'000

«?» Per indicare tutte le rate cliccate sulla tabella in alto, poi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso possibile.

1.5 Breve descrizione del progetto

(massimo sette righe)

Nella regione montana Verzasca viene introdotta un'offerta di mobilità on demand (bus a chiamata prenotabile in tempo reale tramite app). Si tratta della prima offerta online digitalizzata in tutta la Svizzera a integrazione dell'attuale offerta TRV in una regione di montagna.

Il progetto pilota sarà condotto dall'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca (ACVV) in stretta collaborazione con i partner AutoPostale, FFS e Conim ag con il supporto del Cantone Ticino.

L'obiettivo è quello di raccogliere dati e informazioni attraverso una procedura sistematica durante una fase pilota di due anni e di acquisire le necessarie conoscenze empiriche, in modo da poter sviluppare e attuare un piano operativo economicamente sostenibile per l'offerta di mobilità pianificata. L'«offerta on demand» deve essere installata definitivamente al termine della fase pilota (focalizzazione sull'integrazione/integrazione adeguata nell'attuale offerta TRV) e garantire a medio termine una qualità superiore per gli utenti a costi relativamente inferiori. Parallelamente viene sviluppato un modello per la moltiplicazione in altre regioni montane.

2 Situazione di partenza

2.1 Problematica

Di quale domanda si occupa il progetto?

Il contenuto del presente modulo si basa sulla bozza dettagliata del progetto elaborata nell'ambito del progetto concluso «Mobilità Verzasca» (cfr. documento separato).

Domanda fondamentale: La raggiungibilità è una sfida centrale per lo sviluppo sociale ed economico delle regioni di montagna. Se è garantita una raggiungibilità qualitativa e flessibile a integrazione dell'auto privata (tramite l'offerta TRV e altre prestazioni), l'attrattiva di queste regioni è notevolmente maggiore (per gli abitanti attuali e potenziali e per il turismo). Il presente progetto mira a fornire un contributo sostanziale tramite offerte di mobilità on demand per migliorare la raggiungibilità delle regioni montane.

Nell'ambito del progetto preliminare «Mobilità Verzasca» concluso è stata realizzata una fase demo di un taxi in tempo reale contabilizzabile tramite app nel Perimeter Verzasca (Verzasca Express). L'esperienza positiva del progetto dimostrativo ha dimostrato che questa forma di mobilità può fornire un contributo concreto al collegamento tecnico delle regioni montane. Nell'ambito del progetto «Mobilità Verzasca» è stato elaborato un primo schizzo di un progetto aziendale che funge da base per il lancio della fase pilota.

L'ACV, in collaborazione con AutoPostale e le FFS, il conim ag con il sostegno del Cantone Ticino e di altri attori, desidera svolgere una fase pilota di due anni (oggetto della presente richiesta) per testare questa soluzione innovativa per l'accesso alle aree montane nell'ambiente reale per un periodo prolungato.

L'obiettivo è quello di concretizzare e approfondire ulteriormente il primo schizzo del progetto commerciale sulla base dei risultati e delle esperienze del progetto pilota in modo da poter garantire a medio e lungo termine un'offerta di mobilità sostenibile dal punto di vista economico e sostenibile.....

Le domande chiave sono:

- In che modo, tenendo conto delle dimensioni spaziali e temporali, è possibile soddisfare le esigenze degli utenti in modo sostenibile (ecologico, economico e sociale) mediante un progetto on demand?
- Quali sistemi di incentivazione sono necessari affinché i potenziali utenti utilizzino effettivamente il servizio on demand? (Passaggio da MIV a TP per visitatori locali e turistici della Valle Verzasca)
- Quale effetto avrebbe un simile servizio sulla redditività sostenibile del finanziamento RPVF (efficienza di indennizzo) e quali requisiti dovrebbero essere soddisfatti per un finanziamento sostenibile (all'interno e all'esterno del TRV/ibrido o altro)?
- Come si configurerebbe un piano d'esercizio ottimale e/o un Operating Model (percorso, orari, modalità di contabilizzazione, risorse umane, modello di remunerazione, modalità intermodale con AutoPostale e offerta SBBA ecc.) nonché la struttura di governance?
- Quale valore aggiunto genera l'offerta in caso di eventuale integrazione nell'offerta TP? (effetto indotto)
- In che modo un'offerta di questo tipo può contrastare l'esodo dalle regioni di montagna, aumentare la qualità di vita e aumentare l'attrattiva turistica?
- Quali raccomandazioni operative possono essere desunte affinché la soluzione di mobilità possa essere moltiplicata in una fase successiva nelle regioni di montagna ticinesi (e svizzere)?

  Risposte ai temi chiave summenzionati e da questi ricavati altri temi.

devono essere trovati nella fase pilota. In tale ottica vengono testati nella pratica approcci risolutivi concreti e valutati in base ai loro punti di forza e di debolezza. La fase pilota ha portato a un piano operativo concreto, testato nella pratica e funzionante per la mobilità on demand nelle regioni montane.

Il piano aziendale garantisce da un lato l'esercizio a medio e lungo termine nella Valle Verzasca, dall'altro offre una base concreta per la moltiplicazione in altre regioni montane.

2.2 Panoramica dello stato della tecnica, delle soluzioni disponibili e delle attività già esistenti

Stato della tecnica

Le esperienze pratiche di progetti simili dal punto di vista tecnico in Svizzera e all'estero mostrano che la tecnologia necessaria per l'offerta di servizi on demand è già stata sviluppata e disponibile (sistema IT per prenotare corse, pagamento per utenti, pooling di riordino, gps-Tracking per conducenti ecc.). È necessario solo un «finine tuning» per le peculiarità specifiche di una regione.

La sfida dell'attuazione di un servizio on demand consiste nello sviluppo e nell'attuazione di un piano aziendale coerente (processi d'esercizio, governance, sistemi di incentivazione, finanziamento ecc.) a integrazione dell'offerta TRV esistente (temporale, spaziale), che consente l'utilizzo delle tecnologie disponibili.

Soluzioni esistenti e lavori già esistenti

In passato sono stati condotti progetti di test da diversi promotori e offerenti. Devono essere indicati i seguenti progetti:

- Pikmi (quartiere cittadino di Altstetten e Albisrieden). Viene gestito dalle aziende di trasporto di Zurigo (VBZ). L'unica offerta integrata nel TP al 100%

- Kollibri (regione Brugg e test a Briga). Gestito da AutoPostale in collaborazione con aziende di taxi.

- MyBuxi (Herzogenbuchsee & Ober- und Niederönz, Ostermundigen & Stettlen, Emmental). Gestito dall'associazione MyBuxi e da altre associazioni locali.

- PubliCar Appenzello (traffico capillare concessionario nel Cantone Appenzello Interno)

- Offerte di bus a chiamata di AutoPostale attualmente concessionate e non digitalizzate nel Cantone dei Grigioni

Nell'ambito del progetto «Mobilità Verzasca«già concluso e della «Fase dimostrativa della Verzasca Expresses» sono stati analizzati i progetti aziendali testati/realizzati in altre regioni.

Finora nessun progetto si è occupato sistematicamente di aree montane in combinazione con offerte onDemand digitalizzate con veicoli elettrici e con l'interazione con il TRV. Sulla base dei progetti finora realizzati non è possibile ricavare un piano aziendale per la mobilità on demand nelle regioni montane testato nella pratica e funzionante.

Per lo svolgimento della fase pilota occorre tenere conto tra l'altro delle seguenti caratteristiche specifiche per le regioni montane:

- Un modello con conducenti disponibili volontariamente (MyBuxi) non è applicabile a causa della densità demografica relativamente bassa della valle e del conseguente impegno elevato delle singole persone a tal fine necessario da parte di di queste ultime.

- L'impiego di conducenti professionali a tempo fisso (modello Kollibri e Pikmi) è possibile nelle regioni urbane e vicine alle città (Zurigo o Brugg) a causa della densità demografica e della relativa frequenza di corse, tuttavia in una regione di montagna comporterebbe costi d'esercizio insostenibili e elevati).

Per questi motivi, nella fase pilota viene dapprima applicata una «forma mista». I conducenti assunti in modo fisso vengono messi a disposizione dagli attori locali (Comune di Verzasca e Fondazione Verzasca), mentre i «picchi di frequenza» vengono coperti da conducenti volontari. Questa procedura consente di contenere i costi per la realizzazione della fase pilota.

Come risultato della fase pilota sarà concepito un modello per le regioni montane che tenga conto dei seguenti componenti (e delle relative forme miste): Impiego di volontari, impiego di persone impiegate presso attori locali (sinergie ad es. 8. con i Comuni in cui viene impiegato il personale a seconda delle esigenze), impiego di personale fisso, opzione di integrazione nell'offerta RPV ecc.

3 Descrizione del progetto

3.1 Rappresentazione della soluzione innovativa e dei suoi vantaggi

L'«offerta on demand» integra l'offerta TP esistente (nessuna concorrenza) e viene integrata nell'offerta FFS da Tenero (sicurezza delle coincidenze, inclusa verifica dell'integrazione digitale).

Vantaggi di questo innovativo approccio risolutivo:

- Miglioramento della qualità di vita per la popolazione: Alternativa all'auto privata, flessibilità temporale dei collegamenti anche al di fuori dei «classici orari di offerta dei trasporti pubblici». In questo modo la valle diventerà più interessante anche per gli ospiti (in particolare per le famiglie). La soluzione auspicata è quindi una misura volta a evitare l'esodo dalla montagna.

- L'attrattiva turistica della regione aumenta: Integrazione flessibile della catena di trasporto TP fino al luogo di destinazione nella valle (ad es. hotel, ristoranti, punti di partenza per escursioni ecc.). A ciò si aggiunge un alleggerimento delle emissioni e delle immissioni nella valle dovuto a un'offerta alternativa al traffico privato.

- Viene sviluppato un progetto commerciale innovativo come base per la moltiplicazione in altre regioni, che combina in modo adeguato i servizi di mobilità on demand con i veicoli elettrici e l'offerta RPV nelle regioni di montagna.

3.2 Obiettivi del progetto e risultati attesi

Gli obiettivi del progetto devono essere specifici, misurabili, realistici, raggiungibili e fissati nel tempo. Esse mirano a migliorare sensibilmente la qualità delle prestazioni, ad aumentare le entrate e/o a incrementare l'efficienza.

Obiettivo 1 Qualità: Offerta «On Demand«
Risultati attesi: «On Demand Taxi Bus» per un periodo pilota di due anni nella Valle Verzasca come da testato nella pratica ed economicamente sostenibile Concetti aziendali.
Obiettivo2 Qualità: Alternativa all'auto privata
Risultati attesi: Creazione di un'alternativa concreta e flessibile all'auto privata per residenti e turisti.
Obiettivo 1 Qualità: Base per la moltiplicazione
Risultati attesi: Il piano aziendale può essere moltiplicato per altre regioni montane svizzere.
Obiettivo 1 Qualità: Qualità di vita e attrattiva
Risultati attesi: Miglioramento della qualità di vita e dell'attrattiva della Valle Verzasca (cfr. anche cap. 3.1)
Obiettivo 1 Quantità: Ore d'esercizio
Risultati attesi: Ore di esercizio settimanali (in ordine crescente): da circa 100 ore nei primi mesi a circa 200 ore in negli ultimi sei mesi. (cfr. guida a pagina 11 della bozza separata del progetto)
Obiettivo 1 Quantità: Numero di passeggeri
Risultati attesi: passeggeri trasportati: circa 4000 all'anno 1 e circa 9000 all'anno 2 (cfr. guida a pagina 29 della bozza del progetto separata)
Obiettivo7 1 Quantità: Sostituzione auto privata
Risultati attesi:

Sostituzione di circa 110'000 km con auto privata (cfr. guida a pagina 29 della bozza del progetto)
Obiettivo **Quantità: Riduzione delle fonti energetiche fossili e delle emissioni di C02.**
Risultati attesi: Minore consumo di 5500 litri di benzina e 4400 **litri di** diesel grazie alla riduzione dell'utilizzo di auto private (corrisponde a una riduzione di circa 30 T di CO2 equivalenti (base energia primaria)

Per elencare tutti i vostri obiettivi, cliccate *sulla tabella in alto, quindi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso possibile.*

3.3 Metodi proposti e calendario del progetto

3.3.1 Metodi proposti

-A1 preparatori per il lancio della fase pilota

Attività

- Preparazione organizzativa degli attori locali (Fondazione Verzasca FV, Comune di Verzasca, associazione dei Comuni ACW) per la fase pilota
- Definizione di accordi tra gli attori locali (ad es. allestimento del personale, mandato di prestazioni)
- Acquisto e preparazione dei veicoli per l'esercizio (incl. stazioni di ricarica, ev. griglie di carrozzeria ecc.).
- Preparazione dell'infrastruttura informatica (app per la prenotazione delle corse, sistema GPS per conducenti ecc.)
- Definizione di capacità aggiuntive in caso di necessità (ad es. quali veicoli del Comune potrebbero essere impiegati in aggiunta in caso di frequenze elevate)
- Definizione del modello prezzi: Distinzione tra popolazione/turisti, prezzo fisso e dinamico, costi per km rispetto alle zone ecc.
- Reclutamento e formazione di volontari per la copertura dei picchi, allestimento di piani d'impiego
- Definizione dettagliata dei processi, inclusi ruoli e sinergie con il Comune e altri partner
- Attività di marketing e comunicazione per il lancio dell'offerta

Delivery

Il piano commerciale di base esistente è stato concretizzato, la fase pilota è stata preparata in modo adeguato e può essere lanciata:

- Sono disciplinate le relazioni contrattuali necessarie
- Veicoli disponibili
- L'infrastruttura informatica è pronta
- Il modello prezzi è definito
- I processi d'esercizio sono definiti. Le risorse umane necessarie sono disponibili e opportunamente formate
- Il lancio dell'offerta è opportunamente comunicato e commercializzato

A2 d'esercizio e ottimizzazione

Attività

Direzione operativa ed esecuzione del servizio (continua):

- Gestione delle contabilizzazioni (online e offline)
- impiego di volontari, organizzazione di turni, piani d'impiego
- Organizzazione dei veicoli, manutenzione, coordinamento dei lavori da parte di partner esterni
- Gestione app/IT, coordinamento dei lavori da parte di partner esterni
- Incasso, contabilità, lavori di segreteria

- Contatto regolare con i partner, comunicazione esterna

Delivery

- Offerta on demand ben funzionante per abitanti e turisti del «Verzasca« Espresso»
- Sulla base dell'esperienza pratica, il piano aziendale è costantemente ottimizzato e migliorato

B Prosecuzione e moltiplicazione

La fase B viene eseguita parallelamente alle fasi A1 e A2

Attività

- valutazione regolare dell'esercizio (punti di forza, sfide, soluzioni,ecc) Avviamento di «Lessons Learned»
- Preparazione del piano operativo definitivo per la messa in servizio nella Valle Verzasca fase pilota: contenuti, modello organizzativo, conto profitti e perdite, finanziamento, **ecc.**
- Definizione di un piano di base per la moltiplicazione in altre regioni (adattabile alla particolarità delle singole regioni): Basi legali, governance, Modello di finanziamento ecc.
- Gestione degli stakeholder:. Colloqui regolari con gli operatori della mobilità in Ticino e della Svizzera su temi specifici: basi legali, modello di finanziamento, Integrazione nelle piattaforme esistenti ecc.

Delivery

- Sono definiti i requisiti necessari per il proseguimento dell'esercizio nella Valle Verzasca. (contenuto, servizi, organizzazione, governance, finanziamento ecc.)
- Piano aziendale orientato all'attuazione per la moltiplicazione in altre regioni di montagna: basi legali, governance, modello di finanziamento ecc.)
- Rapporto costi-benefici per l'integrazione di soluzioni on-demand nel TRV

Per elencare tutte le fasi di lavoro, cliccare sulla tabella in alto, quindi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso possibile.

3.3.2 Calendario del progetto

La durata complessiva dei progetti finanziati dal programma non può in linea di massima superare i tre anni.

Fase di lavoro / Tappa	Scadenza prevista
Avvio del progetto	Maggio 2021
A1 Lavori preparatori	Da maggio 2021 ad agosto 2021
A2 Fase d'esercizio Verzasca Express	Da settembre 2021 ad agosto 2023
B Proseguimento e moltiplicazione	Da settembre 2021 ad agosto 2023

Per elencare tutte le fasi di lavoro, cliccare sulla tabella in alto, quindi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso possibile.

Inserire il calendario del progetto nell'allegato 1.

3.4 Autorizzazioni legali necessarie

Per lo svolgimento del progetto è necessaria un'autorizzazione legale dell'UFT (approvazione dei piani, concessione, autorizzazione d'esercizio ecc.)?

☐ Sì No

Spiegazione/motivazione:

Secondo l'UFT (signor Ritschard), per il progetto pilota e per l'impiego di veicoli fino a nove posti non è necessaria alcuna concessione.

4 Organizzazione di progetto

4.1 attori di progetto

Aziende coinvolte nello svolgimento del progetto

Partner di progetto			
Denominazione della ditta	Associazione dei Comuni della Valle Verzasca		
Indirizzo	CH-6633 Lavertezzo		
Sito web	[Sito web]		
Ruolo/compito nel Progetto	• Responsabile di progetto • *Rappresentato a livello operativo dalla Fondazione Verzasca*		
persona di contatto centrale;			
Cognome, nome	Badasci, Fabio	Funzione	Presidente
E-mail	spaions@bluewin.ch	N. tel.	079 458 40 53
Partner di progetto			
Denominazione della ditta	Fondazione Verzasca		
Indirizzo	CH-6633 Lavertezzo		
Sito web	fondaioneVerzasca.ch		
Ruolo / compito nel Progetto	• Rappresentanza per l'Associazione dei Comuni della Valle Verzasca • Membri del gruppo di lavoro • Direzione di progetto operativa per la fase operativa (Fasi A1 e **A2):** – Coordinamento per l'allestimento delle Servizi – coordinamento delle relazioni con gli attori locali e AutoPostale (infrastruttura – Amministrazione progetti incl. contabilità progetti • Messa a disposizione di risorse incl. personale		
persona di contatto centrale;			
Cognome, nome	Sonognini, Lorenzo	Funzione	Responsabile Attuazione strategica Progetti
E-mail	lorenzo.sonognini@fondaioneVerzasca.ch	N. tel.	091 746 10 72
responsabile di progetto;			

Denominazione della ditta	AutoPostale		
Indirizzo	Engehaldenstrasse 39, 3030 Berna		
Sito web	www.postauto.ch		
Ruolo / compito nel Progetto	• Membri del gruppo di lavoro • Messa a disposizione dell'infrastruttura informatica incl. gestione operativa • Fornitura di know-how specifico, in particolare nel Progettazione dell'offerta e pianificazione dell'offerta nonché integrazione modelli demand • «Prospettiva globale» del trasporto pubblico nella valle: Coordinamento dell'offerta TP con Verzasca Express • Comunicazione tramite i propri canali • Approfondimento dell'integrazione dell'orario, incl. possibili app (con FFS) • Pianificazione della riproduzione in altre regioni		
persona di contatto centrale;			
Cognome, nome	Müggler, Martina	Funzione	Responsabile e innovazione
E-mail	martina.mueggler@postauto.ch	N. tel.	+41 79 426 85 13
Sostituto:			
Cognome, nome	Heil, Fabian	Funzione	Responsabile di Introduzione sul
E-mail	fabian.heil@postauto.ch	N. tel.	+41 76 406 54 29
partner di progetto;			
Denominazione della ditta	Conim ag		
Indirizzo	Bergstrasse 114, 8032 Zurigo		
Sito web	conim.ch		
Ruolo/compito nel Progetto	• Membri del gruppo di lavoro • Coordinamento strategico del progetto globale • Gestione degli stakeholder • Supporto della Fondazione Verzasca per la fase A1 e A2 incl. valutazione periodica della fase operativa • Direzione operativa per la fase B • Coordinamento del gruppo di supporto (cfr. dettagli nell'allegato 2 e bozza separata del progetto) • Elaborazione del piano aziendale per lo sfruttamento di Zone montane grazie alle offerte on demand • Documentazione intermedia e finale		
Persona di contatto centrale.			
Cognome, nome	Butti, Gabriele	Funzione	Manager progetti e partner
E-mail	gb@conim.ch	N. tel.	043 817 66 80

Per elencare tutti i partner di progetto, cliccate sulla tabella in alto e poi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso possibile.

4.2 Membri del team di progetto

4.2.1 Responsabile di progetto

Nome	Sonognini
Nome	Lorenzo
Organizzazione	Fondazione Verzasca
E-mail	lorenzo.sonognini@fondaioneVerzasca.ch
Funzione nell'organizzazione	Responsabile attuazione di progetti strategici
Disponibilità nel progetto	32 ore di lavoro al mese
Formazione e rilevanti Esperienza lavorativa	• Dipl. Natw. ETHZ - scienze ambientali • E. **MBA SUPSI** • Consulente ambientale fino al 2011, direttore del Centro Cultura e Congressi Monte Verita Ascona (2011-2018) vicepresidente della Fondazione Verzasca (2008-2018), presidente del Museo Val Verzasca (2011-)

4.2.2 Altre persone chiave

Nome	Butti
Nome	Gabriele
Organizzazione	conim ag
E-mail	gb@conim.ch
Funzione nell'organizzazione	Manager di progetto e partner
Funzione nel progetto	• Coordinamento strategico del progetto • Gestione stakeholder • Direzione fase B • *Cfr. dettagli in alto per compiti conim ag*
Competenze chiave per il progetto	• Direzione operativa di progetti complessi • Sviluppo di soluzioni di mobilità innovative • sviluppo di piani aziendali interaziendali, incl. governance e soluzioni di finanziamento • Gestione degli stakeholder
Disponibilità nel progetto	Circa 40 ore/mese per la fase A1 (4 mesi) Circa 20 ore/mese per le fasi A2 e B (24 mesi)
Formazione e Esperienza lavorativa	• MSc in economia aziendale (HEC Losanna) • Manager progetti conim dal 2013 e partner dal 2019 • Promozione della sede della città di Lugano
Nome	Pellegrini
Nome	Tiziano
Organizzazione	AutoPostale SA
E-mail	tiziano.pellegrini@autopostale.ch

Funzione nell'organizzazione	Responsabile di progetto Introduzione sul mercato
Funzione nel progetto	Rappresentante AutoPostale
Competenze chiave per il progetto	presentazione della soluzione IT; Know-how sul design dell'offerta e Pianificazione dell'offerta, collegamento con i trasporti pubblici
Disponibilità nel progetto	Fase A1 Circa 10 -20 ore/mese Fase A2 circa 2 ore/mese
Formazione e rilevanti Esperienza lavorativa	Tecnico di marketing con attestato federale Responsabile Marketing 2008-2018 Manager prodotti 2018-2021

w- *Per elencare tutti i membri del team di progetto, cliccate sulla tabella in alto, quindi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso possibile.*

Inserisca *l'organigramma del progetto nell'allegato 2.*

5 Analisi dei rischi principali nel progetto

Inserisca l'analisi dei rischi del progetto nell'allegato 3.

6 Budget

6.1 Budget per il progetto pilota richiesto

! Il budget viene illustrato in un documento separato.

	2021	2022	2023	
ENTRATE				
Totale entrate	**CHF -**	**CHF -**	**CHF -**	
COSTI				
Investimenti veicoli, stazioni di ricarica (fase di preparazione)	CHF 110'000	CHF -	CHF -	
Marketing (fase di preparazione)	CHF 10'000	CHF -	CHF -	
Assistenza esterna, coaching (fase A 1)	CHF 30'000			
Marketing (fase A1)	CHF 10'000			
Costi per il personale (fase A2)	CHF 72'500	CHF 145'000	CHF 72'500	
Indennità volontari (fase A2)	CHF 18'750	CHF 37'500	CHF 18'750	
Costi veicoli (fase A2)	CHF 12'500	CHF 25'000	CHF 12'500	
Costi fissi (fase A2)	CHF 3'000	CHF 6'000	CHF 3'000	
IT e Supporto (AutoPostale) (fase A2)	CHF 6'250	CHF 12'500	CHF 6'250	
Marketing, comunicazione (fase A2)	CHF 3'000	CHF 6'000	CHF 3'000	
Riserva (fase A2)	CHF 4'000	CHF 8'000	CHF 4'000	
Prosecuzione e moltiplicazione (fase B)	CHF 15'000	CHF 30'000	CHF 15'000	
Costi complessivi	**CHF 295'000**	**CHF 270'000**	**CHF 135'000**	**CHF 700'000**
FINANZIAMENTO				
- Prestazioni proprie	CHF 160'000	CHF 20'000	CHF 15'000	
- contributi del BA V	CHF 50'000	CHF 100'000	CHF 30'000	
- Contributi da altre fonti	CHF 85'000	CHF 150'000	CHF 90'000	
Totale finanziamento	**CHF 295'000**	**CHF 270'000**	**CHF 135'000**	**CHF 700'000**

Non sono preventivate entrate (principio di prudenza). I contributi definitivi dei partner di finanziamento vengono determinati tenendo conto delle entrate definitive (pagamenti da parte degli utenti). La base è una contabilità dettagliata del progetto.

Cfr. dettagli nell'allegato e nella bozza di progetto separata.

6.2 Piano di budget della durata di dieci anni per un progetto nella fase di completamento della serie

Per poter valutare il potenziale e gli effetti della soluzione innovativa proposta, vi preghiamo di presentare un piano di budget annuale per un progetto nella fase di completamento in serie. Queste previsioni sono naturalmente prive di garanzia.

Inserisca il budget nell'Allegato 4. **7**

Finanziamento

Ai sensi dell'articolo 7 lettere c e d della Legge federale del 5 ottobre 1990 sugli aiuti finanziari e le indennità (Legge sui sussidi, OLS; RS 616.1) il destinatario deve fornire una prestazione propria accettabile, adottare tutte le misure di solidarietà possibili e sfruttare le restanti possibilità di finanziamento a lui liberamente disponibili.

7.1 Prestazioni proprie

	Totale costi	di prestazioni	Contributi del CoBa	Contributi da altre fonti
Responsabile di progetto	CHF 25'000	CHF 25'000	CHF -	CHF -
Fondazione Verzasca e Comune di Verzasca (Investimenti e esercizio)	CHF 585'000	CHF 195'000	CHF 150'000	CHF 240'000
conim ag (accompagnamento, Preparazione del proseguimento e moltiplicazione)	CHF 90'000	CHF -	CHF 30'000	CHF 60'000
...	CHF -	CHF -	CHF -	CHF -
TOTALE	**CHF 700'000**	**CHF 220'000**	**CHF 180'000**	**CHF 30'000**

(ff» Per elencare tutti i partecipanti al progetto, cliccare sulla tabella in alto, quindi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso necessario.

7.2 Altre fonti di finanziamento

Organizzazione	Somma richiesta	Situazione attuale
Cantone Ticino (Ufficio) Sviluppo Economico)	CHF 275'000	☐ Richiesta di finanziamento presentata ☐ Richiesta di finanziamento respinta] Finanziamento confermato/promesso ☐ Finanziamento concesso
FFS	CHF 15'000	☐ Richiesta di finanziamento presentata ☐ Richiesta di finanziamento respinta Finanziamento confermato/promesso ☐ Finanziamento concesso
Organizzazione Ascona-Locarno	CHF 10'000	☐ Richiesta di finanziamento presentata ☐ Richiesta di finanziamento respinta Finanziamento confermato/promesso ☐ Finanziamento concesso

(ff» Per elencare altre organizzazioni, cliccare sulla tabella in alto, quindi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso necessario.

8 Criteri di idoneità

Il programma di promozione dell'innovazione nel traffico regionale viaggiatori (TRV) sostiene principalmente progetti che soddisfano i quattro criteri seguenti: innovazione, interesse pubblico, applicazione nel TRV e gestione dei rischi

8.1 Innovazione

Per innovazione si intende l'articolo 2 lettera b della legge federale del 14 dicembre 2012 sulla promozione della ricerca e dell'innovazione (LPRI; RS 420.1) lo sviluppo di nuovi prodotti, processi, processi e servizi per l'economia e la società attraverso la ricerca, in particolare la ricerca orientata all'applicazione, e la valorizzazione dei risultati ottenuti.

8.1.1 Il progetto propone una soluzione nuova o notevolmente migliorata?

d Sì DJN

Spiegazione/motivazione:

Contrariamente alle soluzioni on demand esistenti nel TP, l'esercizio di Verzasca Express viene sviluppato in modo specifico per il collegamento delle regioni montane. Il Comune di Verzasca assume un ruolo guida nell'organizzazione e nello svolgimento dell'esercizio.

Inoltre, Verzasca Express collega due gruppi target (abitanti e turisti). Questa complementarità deve consentire di sviluppare una soluzione di mobilità sostenibile per il collegamento delle regioni montane, trasferibile in altre regioni.

Anche il piano aziendale da sviluppare e le forme di finanziamento alternative rappresentano innovazioni nel trasporto pubblico svizzero (focus sull'accesso alle aree montane).

8.1.2 La soluzione proposta crea un vero valore aggiunto per gli utenti?

6 Sì J No

Spiegazione/motivazione:

Con Verzasca Express viene sviluppata un'alternativa concreta e interessante all'auto privata per residenti e turisti, che integra/integra in modo adeguato l'attuale offerta di trasporti pubblici. Con l'impiego di Verzasca Express la catena di trasporto viene integrata in modo ottimale fino all'ultimo miglio, con un vero valore aggiunto per gli utenti.

La moltiplicazione di questa soluzione in una fase successiva contribuirebbe in modo significativo all'accessibilità delle aree montane, aumentando la qualità di vita (per gli abitanti attuali e potenziali) e l'attrattiva turistica.

8.1.3 La soluzione proposta per il trasporto pubblico in Svizzera è già disponibile?

Sì No

Spiegazione/motivazione:

La Verzasca Express si basa sulle esperienze acquisite con le offerte on demand esistenti in altre regioni del paese e sviluppa una nuova soluzione con un'interfaccia digitale e un nuovo concetto commerciale da moltiplicare in altre regioni montane. In tale ottica viene verificata l'integrazione nell'offerta TRV.

8.1.4 La soluzione proposta fornisce una risposta a un problema che finora non è stato possibile risolvere?

Sì Sì

Spiegazione/motivazione:

Il collegamento delle zone montane è un tema ricorrente. Alcune ottimizzazioni dell'attuale modello di trasporto pubblico sono possibili, ma le esigenze degli utenti vengono soddisfatte solo in parte (ad es. flessibilità temporale e geografica per un numero relativamente esiguo di utenti). Da un punto di vista economico-aziendale, un collegamento capillare delle regioni di montagna con il modello attuale non ha senso.

Con Verzasca Express viene sviluppato un progetto commerciale innovativo per lo sfruttamento delle aree montane sulla base delle esigenze dei gruppi target individuate nel progetto.

Con il progetto e il piano aziendale che ne è scaturito, a medio e lungo termine viene garantito lo sfruttamento sostenibile dell'intera Valle Verzasca. Vengono inoltre creati i presupposti per la moltiplicazione in altre regioni montane

8.1.5 La soluzione proposta è nata dalla ricerca applicata e ne sfrutta i risultati?

☐ Sì ☐ No] Non applicabile

Spiegazione/motivazione:

! Si tratta di un progetto di ricerca esplorativo.

Nella pratica è possibile distinguere due tipi di innovazione tecnologica: innovazioni incrementali che migliorano un prodotto esistente e innovazioni dirompenti che rappresentano un importante progresso tecnologico rispetto allo stato della tecnica.

8.1.6 Quale tipo di innovazione corrisponde alla soluzione auspicata?

Innovazione incrementale] Innovazione dirompente

Spiegazione/motivazione:

Dal punto di vista puramente tecnologico si tratta di un'innovazione incrementale (adeguamento delle tecnologie IT esistenti alla situazione specifica delle regioni montane). È possibile che il progetto pilota produca ulteriori elementi tecnologici da sviluppare, essenziali per il modello di business, il finanziamento o l'Operating Model.

Dal punto di vista degli utenti si tratta di un'innovazione rivoluzionaria: Una soluzione on demand funzionante e interessante nelle regioni montane (a integrazione dell'offerta di trasporti pubblici esistente) corrisponderebbe a un cambiamento di paradigma - ipotesi ipotizzabili: Riduzione della dipendenza dall'auto privata, compensazione per la riduzione del servizio di base (anche per le persone senza licenza di condurre, come ad es. gli anziani), miglioramento della qualità di vita ecc.

8.2 Applicazione nel TRV

Il programma di promozione dell'innovazione nel TRV si rivolge principalmente alle imprese di trasporto che percepiscono indennità ai sensi dell'articolo 2 dell'Ordinanza dell'11 novembre 2009 concernente l'indennizzo del traffico regionale viaggiatori (OITRV; RS *745.16)*. I progetti innovativi possono essere svolti in collaborazione con università e/o aziende del settore privato.

8.2.1 Il responsabile di progetto è un'azienda di trasporto ai sensi dell'articolo 2 OLPV?

Sì El No

Spiegazione/motivazione:

AutoPostale è titolare delle concessioni TRV nella Valle Verzasca. Non supponiamo che l'esercizio del progetto pilota avrà ripercussioni negative sulle frequenze TRV. Le nuove soluzioni di mobilità creano un'alternativa all'auto privata, il che dovrebbe aumentare l'utilizzo. Eventuali influssi sulle linee TRV saranno analizzati e documentati nel dettaglio durante il progetto pilota.

I mezzi finanziari destinati al programma provengono principalmente dal budget federale per le indennità nell'ambito della procedura di ordinazione TRV. In linea di principio, i progetti sostenuti dal programma devono essere impiegati interamente o almeno in parte per il TRV.

8.2.2 In che misura il progetto è applicabile al TRV?

90%

Spiegazione/motivazione:

Il progetto è ampiamente applicabile al TRV in termini di efficienza delle prestazioni. In particolare, si ipotizza che, a parità di costi o a costi inferiori, sia possibile garantire un'offerta clienti almeno migliorata (effetto sui ricavi) e che la funzione di collegamento del TRV in spazi comparabili possa beneficiare notevolmente dei risultati.

8.3 Interesse pubblico

Il programma di promozione dell'innovazione nel TRV mira a incoraggiare le imprese di trasporto a contribuire allo sviluppo del traffico, a prepararsi e ad adeguarsi. Esso deve inoltre contribuire allo sviluppo del TRV, incrementandone l'efficienza e l'attrattiva. I progetti innovativi dovrebbero rientrare in un ambito tematico prioritario del programma e portare a miglioramenti qualitativi per gli utenti del trasporto e/o, se possibile, a riduzioni dei costi a lungo termine.

8.3.1 In quale ambito tematico si colloca il progetto?

☐ Produzione e manutenzione

Esperienza cliente

O Ticketing piano dell'offerta

☐ Tecnica dei veicoli e impianti

Altro: Protezione dell'ambiente (riduzione delle emissioni di CO2), funzione di collegamento

Spiegazione/motivazione

Con Verzasca Express viene sviluppato un nuovo concetto commerciale innovativo per lo sviluppo delle aree montane. I temi principali sono (non esclusivo):

- Ottimizzazione dei processi d'esercizio
- Esperienza cliente
- Tecnica IT
- Sistemi di incentivazione (incl. approccio sociopsicologico al cambiamento di comportamento)
- Modelli di governance
- Modelli di finanziamento

8.3.2 Quali sono i vantaggi previsti per le aziende e/o gli utenti del TRV?

Ottimizzazione dei costi	☐ Aumento dei ricavi
] Valore aggiunto per gli utenti TRV	Q Altro: Protezione dell'ambiente (riduzione delle emissioni di C02)

Spiegazione/motivazione:

La qualità dell'offerta viene migliorata per gli utenti (migliore raggiungibilità, maggiore flessibilità, riduzione della dipendenza dall'auto privata ecc.). Parallelamente vengono analizzate le possibilità per integrare questa soluzione nel piano TRV a medio e lungo termine e per aumentarne l'efficienza, ad es.: Riduzione degli investimenti (e bandi di concorso) per grandi autobus, riduzione delle corse a vuoto

8.3.3 Qual è il rapporto costi-benefici di un progetto nella fase di produzione in serie su un periodo di dieci anni?

L'obiettivo del presente progetto è quello di sviluppare un piano aziendale per l'esercizio a lungo termine. Uno dei punti centrali è l'analisi dettagliata del rapporto costi-benefici su diversi anni (= risultato/approvazione del progetto).

L'analisi costi-benefici si basa sui risultati e sulle esperienze del progetto pilota. Pertanto, al momento non è ancora possibile eseguire un'analisi approfondita (cfr. anche cap. 3.3.1, fase 2).

Sulla base delle esperienze fatte finora e delle previste riduzioni dei tempi di percorrenza sulla linea nella Valle Verzasca, attualmente prevediamo i seguenti effetti nell'attuazione del nuovo modello in tre valli. (Per i dettagli cfr. allegato 4)

- Quantità: riduzione annua di circa CHF 375'000 costi d'esercizio, 63'000 litri di diesel e circa 200 tonnellate di C02.

- Qualità: Maggiore flessibilità (orari, tragitti), riduzione della dipendenza dall'auto privata, attrattiva come sede abitativa, maggiore attrattiva turistica (cfr. anche cap. 3.1 «Presentazione della soluzione innovativa e dei suoi vantaggi»)

Si prega di fare riferimento al piano di budget decennale nell'allegato 4.

8.3.4 La soluzione proposta è trasferibile ad altre aziende nel TRV?

Sì	☐ Parzialmente	☐ No

Spiegazione/motivazione:

Il piano aziendale da sviluppare e le condizioni quadro necessarie (ad es. legislazione, finanziamento ecc.) vengono documentati in un rapporto e possono essere acquisiti o adattati da altre aziende.

8.3.5 Gli uffici specializzati pubblici e/o altre aziende di trasporto sono informati o addirittura supportano il vostro progetto?

Sì D]No

e *completare l'elenco nell'allegato 5.*

8.4 Gestione del rischio

Il successo di un progetto dipende tra l'altro da una buona gestione del rischio. La Confederazione deve garantire che i fondi pubblici vengano spesi con oculatezza, selezionando progetti che hanno buone possibilità di successo a priori.

8.4.1 Sono presenti le competenze chiave indispensabili per l'attuazione del progetto?

5 Sì › Parzialmente ☐ No

Spiegazione / motivazione:

Nella progettazione del progetto l'organizzazione del progetto è stata strutturata in modo tale da disporre delle competenze chiave indispensabili.

A tal fine viene istituito un gruppo di lavoro e un gruppo di supporto.

Gruppo di progetto:

- Fondazione Verzasca (know-how regionale, interfaccia con attori regionali)
- AutoPostale (TRV, know-how tecnico-dei trasporti e IT)
- conim ag (know-how strategico, economico-aziendale e finanziario)

Gruppo di supporto:

Rappresentante del gruppo di progetto, più:

- Associazione dei Comuni della Valle Verzasca (responsabile di progetto, know-how regionale)
- FFS (TRV, know-how tecnico nel settore dei trasporti)
- Sezione della Mobilita, Cantone Ticino (coordinamento con i progetti cantonali, legislazione cantonale)
- Organizzazione turistica Ascona-Locarno (know-how turistico, coordinamento misure di comunicazione)
- Ente regionale di Sviluppo Locarnese (know-how regionale, coordinamento con la Commissione regionale dei trasporti)

8.4.2 Le risorse di personale preventivate sono sufficienti per eseguire il progetto entro il termine previsto?

Sì No

Spiegazione / motivazione:

L'allestimento del budget del progetto è stato effettuato nell'ambito del progetto «Mobilita Verzasca» (cfr. rapporto finale e bozza del progetto «Verzasca Express» in allegato).

L'allestimento del preventivo è stato oggetto di un'analisi critica e di un ulteriore sviluppo nell'ambito di riunioni e workshop specifici del gruppo di lavoro e del gruppo di supporto composto da rappresentanti di AutoPostale, FFS, Cantone Ticino ecc.

8.4.3 I mezzi materiali sono sufficienti per l'attuazione del progetto?

X Sì ☐ No

Spiegazione/motivazione:

Cfr. anche 8.4.2.

Il numero di veicoli per il lancio dell'esercizio è stato stabilito in collaborazione con AutoPostale e FFS sulla base delle esperienze maturate in altri progetti.

In teoria sono disponibili ulteriori capacità per coprire eventuali picchi (veicoli aggiuntivi del Comune).

8.4.4 I costi complessivi del progetto sono stati calcolati e preventivati in modo sufficientemente dettagliato e realistico?

]Sì [J No

Spiegazione/motivazione:

Cfr. 8.4.2

8.4.5 I rischi giuridici, in particolare quelli relativi ai diritti di protezione e ai brevetti, vengono gestiti correttamente?

☐ Sì ☐ No Non applicabile

Spiegazione/motivazione:

[Inserire qui il testo]

8.4.6 Il calendario del progetto è realistico?

O Sì DJN

Spiegazione/motivazione:

Cfr. anche 8.4.2.

È prevista una fase preparatoria specifica per coordinare in modo ottimale e tempestivo le unità rilevanti.

Il gruppo di lavoro e il gruppo di supporto hanno ritenuto adeguata una fase pilota della durata di due anni per raccogliere le informazioni, i dati e le conoscenze necessarie e sviluppare un piano aziendale adeguato che possa essere moltiplicato anche per altre aree di attività.

9 Informazioni aggiuntive

1 [Inserire qui il testo]

10 firme

Sottoscrivendo la presente richiesta di finanziamento, il progettista e i suoi partner confermano di impegnarsi a realizzare il progetto.

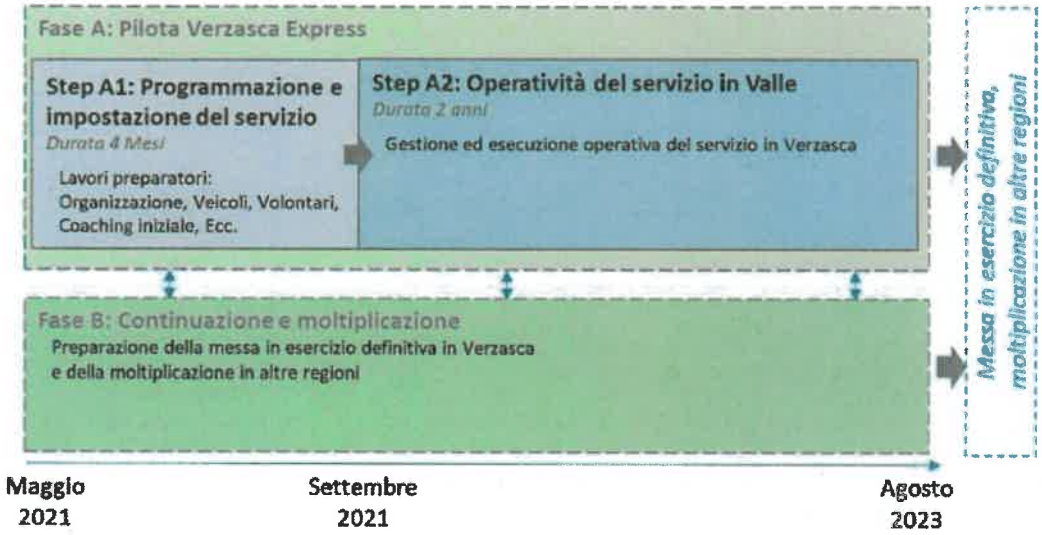
Il responsabile di progetto:

- Luogo e data: Berna, 26.03.2021

AutoPostale

Allegato 1: Piano di progetto

Preparate il piano di progetto con le tappe principali e le prestazioni a/s *diagramma Gantt.*



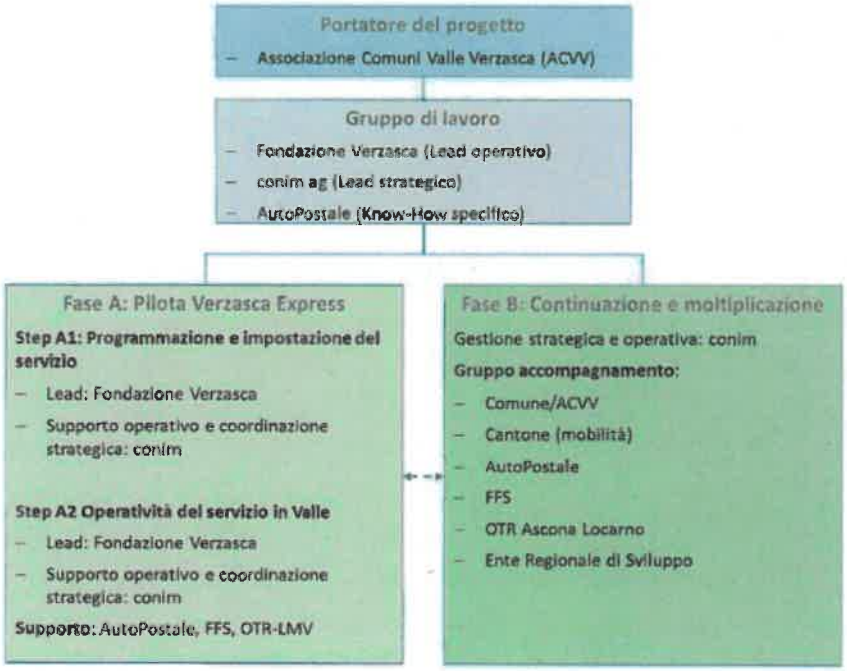
☞ Bitte fügen Sie den Projektplan mit den wichtigen Meilensteinen und Leistungen als Gantt-Diagramm ein.

Siehe Details im Kap. 7 der separaten Projektskizze

Cfr. dettagli nel cap. 7 della *bozza di progetto separata*

Allegato 2:
Organigramma del progetto

- Inserisca l'organigramma del progetto.



Si veda dettagli nel cap. 7 della bozza del progettoseparata

Allegato 3: Analisi dei principali rischi del progetto

I rischi del progetto sono identificati e valutati. Per poter stimare i rischi, ogni singolo rischio deve essere valutato sulla base della sua probabilità di insorgenza e della sua entità del. Le dimensioni utilizzate sono definite qui.

Scale di valutazione del rischio (probabilità di insorgenza e ripercussioni)

	Probabilità di insorgenza
1 = basso	poco probabile, inferiore al 20%
2 = medio	probabile, tra il 20 e il 50% molto
3 = **elevato**	probabile, oltre il 50%

	Effetti su Risultati del progetto	Termini	Costi
1 = esiguo	Errore minimo	min	Nessuna
2 = media	Errore medio grave	media	media
3 = elevato	Errore grave	grave	grave

I valori soglia (ad es. giorni,%) vengono stabiliti in base al progetto.

Tutti i rischi sono riassunti nella tabella seguente. Per ogni rischio vengono illustrate misure preventive o correttive.

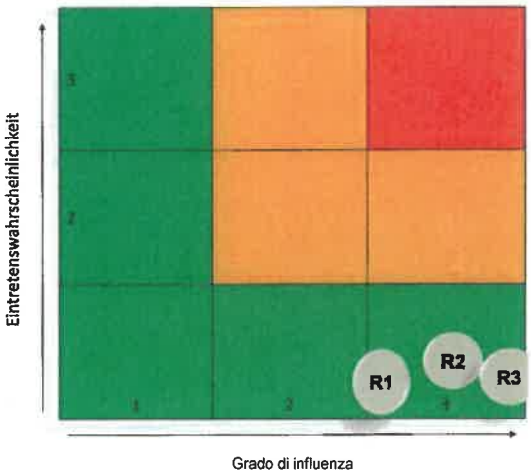
N.	Descrizione del rischio		(!)		Misure
R1	I costi preventivati superato	1	3	**3**	Per motivi di sicurezza, le entrate sono state Budget non calcolato (=riserva) Il budget verrebbe messo a disposizione Esperti di diversi settori sviluppata (AutoPostale, FFS, conim ag ecc.)
R2	La nuova offerta viene utenti non percepiti	1	3	**3**	Nella fase demo già eseguita, l'offerta con la popolazione testata. Nell'ambito di un focus specifico Il gruppo è stato interessato all'online L'offerta Demand è stata confermata. I sistemi di incentivazione sono un tema centrale del progetto. Parallelamente si svolgerà una ricerca di

N.	Descrizione del rischio	Z	D		Misure
					di un rinomato istituto di ricerca sul tema del cambiamento di comportamento (indipendente e parallelamente alla presente progetto, in preparazione)
R3	Non sarà necessario Soluzione per il lungo periodo Esercizio trovato (dopo Conclusione dei due anni fase pilota)	1	3	3	Tutti gli attori rilevanti sono coinvolti coinvolto (Comuni, AutoPostale, FFS, Cantone) Ticino ecc.). Tutti gli attori condividono gli stessi Obiettivi e impegno per un Piano aziendale per lo sfruttamento di Le aree montane grazie ai servizi on demand di lavoro.

EW = probabilità di insorgenza. 1 bassa / 2 media / 3 elevata
LRD = grado d'impatto:: 1 basso / 2 medio / 3 grande
CPR = indice di rischio = EW x AWG

Matrice del rischio

I dati risultanti da queste valutazioni consentono di rappresentare graficamente i singoli rischi in una matrice



Allegato 4: Piano di budget decennale per un progetto nella fase di produzione in serie

Sulla base dei seguenti dati di base, si prega di elaborare un'analisi dello scenario:

Premessa: la seguente analisi degli scenari si basa su supposizioni che sono state apprezzate in buona fede. Un'analisi dettagliata de è parte integrante del progetto (= risultati / delitti, confronti anche 3.3. *1 metodi proposti, fase 8). In questo momento è solo una Stima possibile.*

La tabella mostra le ipotesi di base e la conseguente riduzione presunta dei costi d'esercizio, del consumo di diesel e delle emissioni C in caso di integrazione di servizi on demand nell'offerta TRV. Si presuppone che una parte delle corse attuali del traffico TRV venga ef le corse on demand vengono sostituite (ad es. sera, domenica ecc., dove le frequenze sono limitate).

		Warst Case *Solo Verzasata/*	Tendenza	BestCase	*Osservazioni*
On demand Offerta	Numero di regioni servite	1	3	6	
	Totale costi per ora d'esercizio / veicolo	CHF48	CHF48	CHF 48	Fonte: AutoPostale (valo
Riduzione Costi d'esercizio «classico» Traffico TRV	Totale costi per ora d'esercizio / veicolo	CHF 100	CHF 100	CHF 100	Fonte: AutoPostale (valo
	Riduzione delle corse di linea/anno	800	1'200	1'600	Warst case: LUN-SA: -2
	Riduzione delle ore di esercizio/anno	1'600	2'400	3'200	2 ore di esercizio / corsa
	Costi d'esercizio delta per ora	CHF 52	CHF 52	CHF 52	Costi bus meno costi on
	Riduzione totale dei costi d'esercizio TRV all'anno	**CHF 83'200**	**CHF 374'400**	**CHF 998'400**	
Riduzione combustibile e C02	Km per corsa TRV	50	50	50	Esempio Tenero-Sonogn
	Riduzione km TRV	40'000	180'000	480'000	
	Consumo (L diesel per IO0Km)	35	35	35	
	Riduzione totale consumo diesel (L)	**14'000**	**63'000**	**168'000**	
	Riduzione totale C02 (t)	**44,1**	**198,5**	**529,2**	3,15 kg per litro (C02 equ

- I costi per ora di esercizio per le offerte on demand si basano sulle esperienze di AutoPostale in altri progetti con tecnologia si Si tratta di costi complessivi: Conducente CHF 32.00/ora, costi d'esercizio CHF 10.00/ora (veicolo elettrico e IT), ammortamer veicolo, durata dell'ammortamento 5 anni, 1'600 ore di esercizio)

- Accettazione costi complessivi per ora di esercizio per il traffico TRV: Conducente CHF 65.00/ora, costi d'esercizio CHF 26.0(CHF 9.00/ora/ore (Accettazione CHF 400'000 per veicolo, durata dell'ammortamento 10 anni, 4'500 ore di esercizio/anno)

- **Ipotesi con la moltiplicazione in tre regioni in Ticino (dopo dieci anni, trend scenario):**

  0 quantitativo: Riduzione annua di circa CHF 375'000 costi d'esercizio, 63'000 litri di diesel e circa 200 tonnellate d

  - **Qualità: Maggiore flessibilità (orari, tragitti), riduzione della dipendenza dall'auto privata, attrattiva come sede turistica (cfr. anche cap. 3.1 «Rappresentazione della soluzione innovativa e dei suoi vantaggi«)**

Allegato 5: Elenco dei supporti di progetto

Azienda	**Organizzazione turistica Ascona-Locarno** ***Via* Luigi Lavizzari 10 C, CH** - 6600Locarno **www.ascona-locarno.com**
Persona di contatto	Gorgel, Vanesa Manager progetti vanesa.gorglig@ascona-locarno.com [Telefono]
Stato	] è informato ~ ha manifestato interesse ~ Supporto finanziario, membro del gruppo di supporto
Azienda	**Ente regionale di Sviluppo del Locarnese** **Via Rusca 8, 6600 Locarno** **www.locarnese.ch**
Persona di contatto	Giovanni Lombardi Manager regionale giovanni.lombardi@locarnese.ch [Telefono]
Stato	è informato ~ ha manifestato interesse ~ Membro del gruppo di supporto

Per elencare ulteriori aziende, cliccare sulla tabella in alto, quindi sulla crocetta blu in basso a destra. Ripetete l'azione il più spesso possibile.

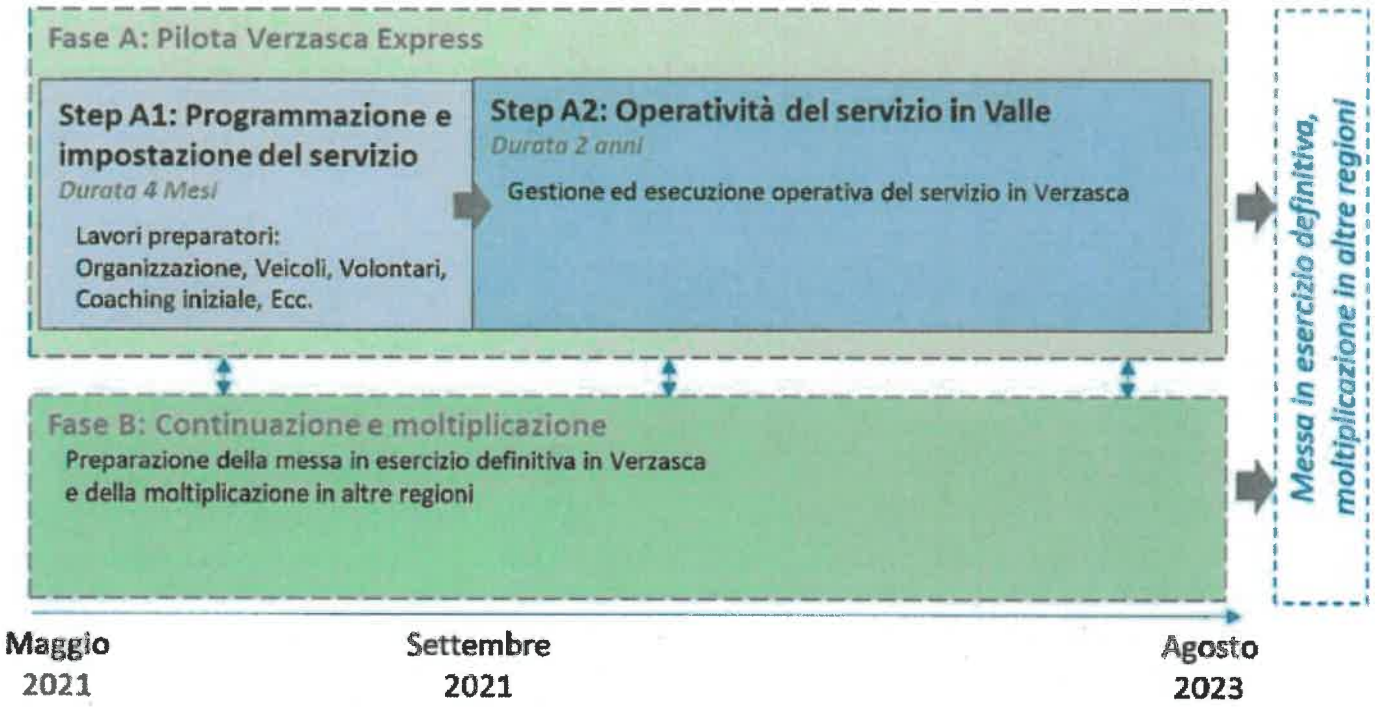
Allegato 2

Documenti non ripresi nella traduzione

Allegato 3

Allegato

Piano di progetto



☞ *Bitte fügen Sie den Projektplan mit den wichtigen Meilensteinen und Leistungen als Gantt-Diagramm ein.*

Siehe Details im Kap. 7 der separaten Projektskizze

Allegato D
Utilizzo del marchio

tra
AutoPostale SA, Engehaldenstrasse 39, 3030 Berna («licenziante»)

e

Comune di Verzasca, Verzasca, via S. Antonio 5, 6632 Vogorno
(«licenziatario»)

Entrambe le parti insieme di seguito «Le parti»

I. Preambolo:

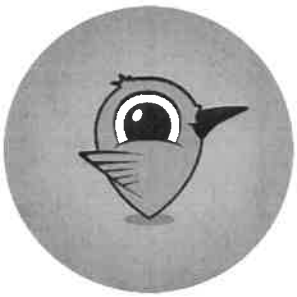
Il licenziante è autorizzato dal titolare del marchio «La Posta Svizzera SA» a concedere al licenziatario una sublocazione corrispondente.

Con il presente allegato le condizioni per il rilascio di una licenza sono finalizzate a Il, di seguito denominato «francobollo». Questo marchio si trova ancora in fase di richiesta, motivo per cui la presente licenza ha il suo effetto con la registrazione del marchio.

II. Oggetto del contratto:

Le parti disciplinano nel presente documento i propri diritti e doveri reciproci in relazione al rilascio di una licenza al marchio / all'iscrizione al marchio:

Domanda n. 10742/2021



di seguito denominato «Francobollo»

III. Licenza:

a) Sottoscrivendo il presente allegato, il licenziante concede al licenziatario - a condizione che il francobollo venga concesso alla protezione del marchio - un diritto non esclusivo e limitato nel tempo alla durata contrattuale di utilizzare il francobollo summenzionato per contrassegnare le prestazioni concordate nel contratto. Ciò significa in particolare per scopi pubblicitari relativi alla prestazione concordata contrattualmente, all'identificazione dei veicoli utilizzati per l'erogazione della prestazione, su pannelli informativi e orari alle fermate, nelle misure di comunicazione tradizionali e online, sui social media utilizzati per promuovere l'offerta e nell'app concordata. Non è ammesso un utilizzo ulteriore dell'oggetto contrattuale. Il licenziante rimane sempre autorizzato a utilizzare il francobollo anche autonomamente (per scopi propri)

b) Il licenziatario può modificare il colore del francobollo solo previo accordo e previa autorizzazione scritta del licenziante. Di conseguenza è consentito utilizzare i colori come illustrato nell'allegato 1. Non è consentito apportare ulteriori modifiche a parte del Francobollo o al Francobollo stesso.

c) Il licenziatario non è autorizzato a utilizzare il marchio di licenza in relazione alla commercializzazione e alla distribuzione di prodotti contrattuali senza previa autorizzazione scritta da parte del licenziante. Inoltre non

è autorizzata a utilizzare il segno del francobollo, il francobollo stesso, singoli elementi del francobollo o segni confusi o a non registrarsi come marchio né in Svizzera né all'estero.

d) Il diritto di utilizzo è limitato al territorio svizzero.

e) Il licenziatario non è autorizzato a rilasciare sottolicenze o a trasferire la licenza.

f) Inoltre, il licenziante si riserva il diritto di vietare in qualsiasi momento l'utilizzo del francobollo o di revocare nuovamente l'autorizzazione.

IV. Responsabilità e garanzia

a) La licenziataria si impegna ad adottare tutte le misure necessarie per tutelare e tutelare i diritti e gli interessi del licenziante durante l'allestimento del francobollo. Il licenziatario si impegna a utilizzare il francobollo in modo tale da non compromettere o compromettere il suo valore e il suo goodwill nonché la reputazione del licenziante.

b) La licenziataria si impegna a non attaccare o contestare, né da parte di terzi, la legittima giacenza del francobollo, né per la durata del presente contratto né dopo la sua cessazione.

c) Il licenziatario si impegna a non utilizzare il francobollo in combinazione con marchi/contrassegni propri o di terzi, a meno che il licenziante non abbia acconsentito per iscritto a tale utilizzo.

d) Il licenziatario offre i propri prodotti e servizi a proprio rischio e a proprie spese. Qualora terzi dovessero rivendicare pretese nei confronti del licenziante a causa dell'offerta di prodotti o servizi del licenziatario, quest'ultimo deve mantenere indenne il licenziante, a meno che i diritti non siano direttamente diretti contro la giacenza del marchio di licenza. Il licenziante non è tenuto a rispondere dei danni subiti dal licenziatario a causa di pretese di terzi.

e) Il licenziante consegna al licenziatario le seguenti garanzie che devono essere rispettate per l'intera durata del presente contratto. A prescindere da ciò, sono escluse ulteriori garanzie da parte del licenziante e tutte le pretese di garanzia non esplicitamente menzionate vengono escluse dal licenziante.

f) Il licenziante garantisce di essere autorizzato al rilascio della licenza ai sensi del presente contratto.

g) Il licenziante si riserva il diritto di agire a proprie spese contro le violazioni del marchio di licenza. Il licenziatario è tenuto a informare senza indugio il licenziante in merito alle violazioni di cui è venuto a conoscenza e a assisterli a proprie spese nel perseguimento delle violazioni. La licenziataria assisterà a proprie spese il licenziante nella difesa da eventuali azioni e contraddizioni.

V. Disposizioni particolari:

a) Tutti i diritti d'autore e gli altri diritti della proprietà immateriale sul marchio di licenza e i diritti da essi derivanti restano di competenza del licenziante.

b) Le parti possono disdire il presente accordo alla fine di un mese rispettando un termine di preavviso di 30 giorni.

c) Il presente accordo entra in vigore con la firma di entrambe le parti e termina con la cessazione del contratto principale stipulato tra le parti in data 18.10.2021.

d) Entrambe le parti hanno il diritto, in presenza di gravi motivi, in particolare in caso di grave violazione degli obblighi da parte dell'altra parte, di risolvere il presente accordo in qualsiasi momento, senza preavviso, dopo un sollecito scritto infruttuoso, ovvero con effetto immediato e senza conseguenze per la parte che ha dato la disdetta.

e) Inoltre, l'accordo può essere sciolto senza preavviso se l'altra parte apre il fallimento, è insolvente o viene autorizzata la moratoria concordataria.

f) In caso di cessazione dell'accordo per motivi gravi, il licenziatario deve sospendere immediatamente l'ulteriore esercizio dei diritti di licenza.

g) Con la cessazione del contratto principale tra le parti del XY.XY.2021 il licenziatario non è più autorizzato a utilizzare il francobollo. Qualora il contratto venga disdetto tra le parti, il licenziatario è tenuto a rimuovere entro dieci giorni il francobollo e le relative rappresentazioni dai rispettivi prodotti, in particolare da tutti i veicoli, da tutti i supporti per la comunicazione, le informazioni e la pubblicità ai sensi del punto III a del

presente accordo, e ad astenersi da qualsiasi riferimento alla collaborazione tra le parti. I materiali stampati cartacei con il nome, il segno del licenziante, il marchio di licenza o i segni confondibili del licenziante possono essere utilizzati per un periodo massimo di un anno dopo la disdetta, a meno che la disdetta o una comunicazione scritta da parte del licenziante non preveda espressamente una disposizione diversa.

h) Il licenziatario ha il diritto di far registrare la licenza nel registro svizzero dei marchi. Il licenziante si impegna a rilasciare tutte le dichiarazioni e a compiere le azioni necessarie per tale registrazione. Il licenziatario si assume i costi della registrazione. Il licenziatario si impegna a tutelare gli uffici dei marchi dai segreti commerciali, in particolare a inoltrare il presente contratto, per quanto possibile, solo in forma segreta.

i) Con la presente la licenziataria acconsente alla cancellazione della registrazione della licenza nel registro dei marchi, qualora venga effettivamente effettuata, dopo la cessazione del presente contratto. Essa si impegna a fornire eventuali ulteriori spiegazioni e a intraprendere le azioni necessarie per la cancellazione.

Luogo, data:

Il licenziante

Il licenziatario

_____ _____

_____ _____