

Sancire l'infrastruttura di ricarica nella legislazione – una guida per Comuni e Cantoni



Sancire l'infrastruttura di ricarica nella legislazione – una guida per Comuni e Cantoni

RicaricaPunto

Ufficio federale dell'energia UFE
Sezione Mobilità
info@laden-punkt.ch
Pulverstrasse 13
3063 Ittigen

Ruolo e partecipazione del comitato d'accompagnamento e di altri soggetti

La presente guida è stata redatta con il supporto di un comitato costituito dai seguenti membri:

- Alois Freidhof, Ufficio federale dell'energia UFE (committenza)
- Julian Barth, Swisscharge AG (committenza)
- Robin Becker, Generis AG (committenza)
- Boris Bayer, Ufficio ambiente ed energia del Canton Berna, collaboratore scientifico Approvvigionamento energetico / mobilità
- Markus Sieber, capo settore Trasporti, Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)
- Marco Rupp, sindaco di Ittigen BE
- Beat Moser, sindaco di Münsingen BE
- Maude Schreyer-Gonthier, responsabile progetto Mobilità, Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS)
- Reto Rigassi, Segretariato Associazione Città dell'energia
- Stefan Lehmann, reflecta ag (autore)
- Michelle Oswald, reflecta ag (autrice)

Il comitato d'accompagnamento ha fornito dei feedback in merito al contenuto e alla praticabilità della presente guida. I membri del comitato hanno contribuito ciascuno per il proprio settore di competenza con le loro conoscenze, raccomandazioni e punti di vista. Con alcuni Cantoni e Comuni, di cui figurano gli esempi nelle best practice, sono state inoltre condotte interviste scritte. La presente guida si fonda pertanto su solide basi.

Versione 1.0 del Maggio 2024

Contenuti della presente guida

1 Introduzione

Qual è lo scopo di questa guida e a chi è rivolta?

Pagine 5–7

2 Il «Regolo dell'infrastruttura di ricarica»

Come può procedere concretamente un Cantone o un Comune per creare le condizioni quadro con cui predisporre un'infrastruttura di ricarica? – Descrizione del contesto iniziale e del modello del «Regolo dell'infrastruttura di ricarica».

Pagine 8 – 19

3 Ambiti di intervento

Quali possibilità di attuazione consolidate esistono a livello pratico? – Descrizione delle possibilità di attuazione previste dalla legislazione energetica, edilizia e fiscale nonché mediante programmi di incentivazione e altre idee d'intervento.

Pagine 20 – 25

4 Esempi di best practice per i Cantoni

Come regolamentano i Cantoni l'infrastruttura di ricarica? – Raccolta di esempi di testi di legge cantonali.

Pagine 26 – 46

5 Esempi di best practice per i Comuni

Come regolamentano i Comuni l'infrastruttura di ricarica? – Raccolta di esempi di testi di legge comunali.

Pagine 47 – 58

1 Introduzione

Con le vendite di veicoli elettrici che aumentano di anno in anno, cresce anche la domanda di punti di ricarica. I Cantoni e i Comuni rivestono un ruolo importante nella definizione delle condizioni quadro. La legislazione e i programmi di incentivazione rappresentano una leva essenziale per la creazione del contesto di riferimento necessario allo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica in linea con le esigenze.

Qual è lo scopo di questa guida e a chi è rivolta?

La mobilità elettrica è un pilastro fondamentale per la decarbonizzazione del traffico motorizzato e contribuisce in misura determinante al raggiungimento degli ambiziosi obiettivi di politica energetica e climatica della Confederazione – saldo netto delle emissioni pari a zero entro il 2050. Secondo le previsioni attuali, nei prossimi anni si assisterà a un boom di veicoli elettrici in Svizzera, tanto che già nel 2030 rappresenteranno quattro vendite su cinque.¹ In futuro bisognerà quindi prevedere un aumento del fabbisogno di ricarica, con una forte richiesta di possibilità in tal senso. Lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica in linea con le esigenze sarà pertanto uno dei principali fattori di successo per l'ulteriore diffusione della mobilità elettrica.

Sviluppare un'infrastruttura di ricarica in linea con le esigenze è una sfida collettiva che richiede il coinvolgimento di una molteplicità di attori, dall'ente pubblico² alle amministrazioni immobiliari, fornitori di elettricità, privati, imprese e altre organizzazioni. I Cantoni e i Comuni, in particolare, possono far sì – nei loro rispettivi ambiti di competenza – che si realizzi tale sviluppo, avendo un ruolo cruciale quali fautori del quadro giuridico di riferimento. Attraverso la legislazione e i programmi di incentivazione possiedono una leva essenziale su cui agire per definire condizioni quadro adeguate per l'infrastruttura di ricarica.

Questa guida spiega a Cantoni e Comuni come poter promuovere l'infrastruttura di ricarica e quindi la mobilità elettrica. Contiene alcuni esempi di basi giuridiche e programmi di incentivazione che si sono rivelati efficaci nel campo dell'infrastruttura di ricarica e, sotto forma di raccolta strutturata, illustra ai Cantoni e ai Comuni interessati le diverse possibilità e raccomandazioni utili a favorire l'integrazione di detta infrastruttura e dei relativi strumenti giuridici e progettuali nel corpus normativo. L'obiettivo vuole essere quello di promuovere la mobilità elettrica e realizzare un'infrastruttura di ricarica adeguata sul piano energetico, della progettualità edilizia e della pianificazione del territorio, facendo tesoro delle esperienze maturate. Oltre a una serie di esempi concreti, la guida spiega come un Cantone o un Comune possa procedere per creare le condizioni quadro necessarie a incentivare l'infrastruttura di ricarica. Le casistiche citate mirano alla predisposizione di tale infrastruttura. L'approccio ormai consolidatosi a livello pratico consiste nel considerare i sistemi energetici nella loro totalità. Per informazioni approfondite in merito si rimanda agli [strumenti di RicaricaPunto 1](#).

¹ [Studio "Verständnis Ladeinfrastruktur 2050" 1](#).

² Nella presente guida i Cantoni e i Comuni sono chiamati collettivamente «ente pubblico».



Esempio di processo politico sulla base della procedura adottata a Ittigen (BE)

Il Comune di Ittigen ha affrontato sin dalle prime fasi il tema dello sviluppo sostenibile, facendosi certificare ISO 14001 già alla fine degli anni Novanta. Il tema «Risorse ed energia» è parte integrante del piano dei compiti e delle finanze con obiettivi d'efficacia e indicatori ed è ulteriormente approfondito nel «Piano direttore dell'energia». Con questi documenti si sono poste le basi strategiche per la parte programmatica del progetto «Klimact Ittigen 2030+», nel quale sono evidenziate le misure con cui raggiungere l'obiettivo del saldo netto delle emissioni pari a zero entro il 2050. Una di queste misure è l'incremento delle infrastrutture di ricarica, da un lato richiesto dal regolamento edilizio e dall'altro sostenuto da un programma di incentivazione.

2 Il «Regolo dell'infrastruttura di ricarica»

Come può procedere concretamente un Cantone o un Comune per creare le condizioni quadro con cui predisporre un'infrastruttura di ricarica in linea con le esigenze? Il «Regolo dell'infrastruttura di ricarica» sotto descritto fornisce buoni esempi e rappresenta un ausilio per i Cantoni e i Comuni interessati. Può essere adattato alle proprie esigenze specifiche.

Indice

- 2.1 Contesto iniziale
- 2.2 «Regolo dell'infrastruttura di ricarica»
- 2.3 I dischi del «Regolo dell'infrastruttura di ricarica»
- 2.4 Come utilizzare il regolo dell'infrastruttura di ricarica
- 2.5 Elenco di esempi dal punto di vista dei Cantoni
- 2.6 Elenco di esempi dal punto di vista dei Comuni

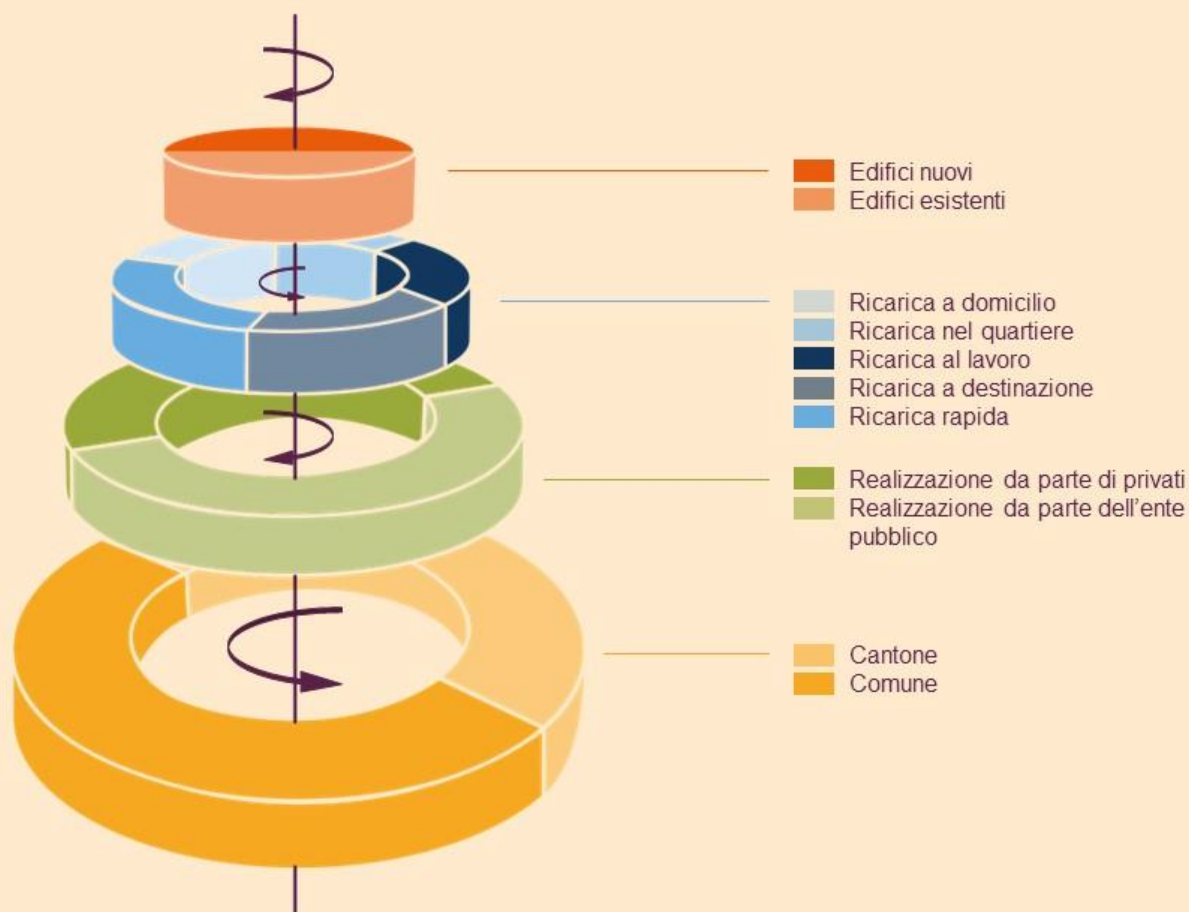
2.1 Contesto iniziale

Per i Cantoni o i Comuni che hanno deciso di sviluppare la mobilità elettrica e in particolare l'infrastruttura di ricarica, dalle ricerche è emerso che in alcuni casi le misure stabilite erano già contenute in documenti strategici quali visioni, linee direttive e piani. In una fase successiva si procede dunque alla loro attuazione, ed è qui che entra in gioco questa guida. Sulla base di esempi, essa mostra a Cantoni e Comuni come poter mettere in pratica le misure prestabilite dal punto di vista legislativo.

Tutti gli aspetti legati alla tematica della «mobilità elettrica» sono descritti approfonditamente nella [Guida agli interventi con esempi pratici «Mobilità elettrica per i Comuni»](#) ⁷ di SvizzeraEnergia, il cui capitolo 6 è dedicato al tema della «ricarica».

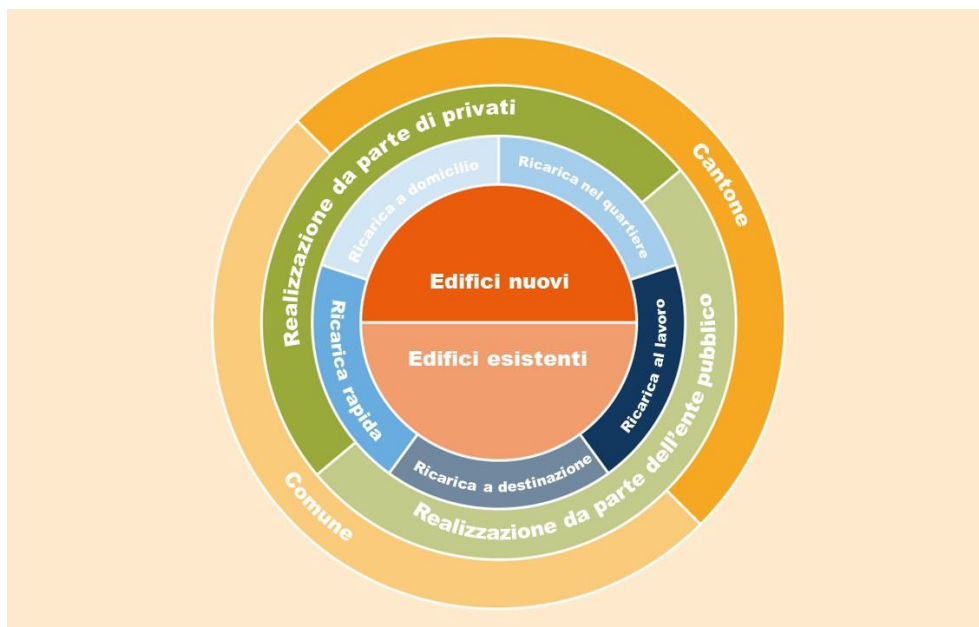
2.2 «Regolo dell'infrastruttura di ricarica»

Il «Regolo dell'infrastruttura di ricarica» vuole essere un aiuto a inquadrare rapidamente la propria situazione a livello di Cantone o Comune, trovare esempi pratici e ricavarne spunti per le proprie misure da sancire per legge. Il «Regolo dell'infrastruttura di ricarica» è costituito da quattro dischi girevoli, che possono essere ruotati in diverse posizioni. In questo modo i Cantoni e i Comuni possono scegliere i criteri in base a cui cercare i vari esempi.



2.3 I dischi del «Regolo dell'infrastruttura di ricarica»

Qui di seguito vengono i singoli dischi del «Regolo dell'infrastruttura di ricarica».



Differenziazione tra «nuove costruzioni» e «costruzioni esistenti»

Il primo disco distingue tra «nuove costruzioni» e «costruzioni esistenti». Con il termine di «costruzione» si intendono tutte le costruzioni edili e le opere di genio civile realizzate dall'uomo.

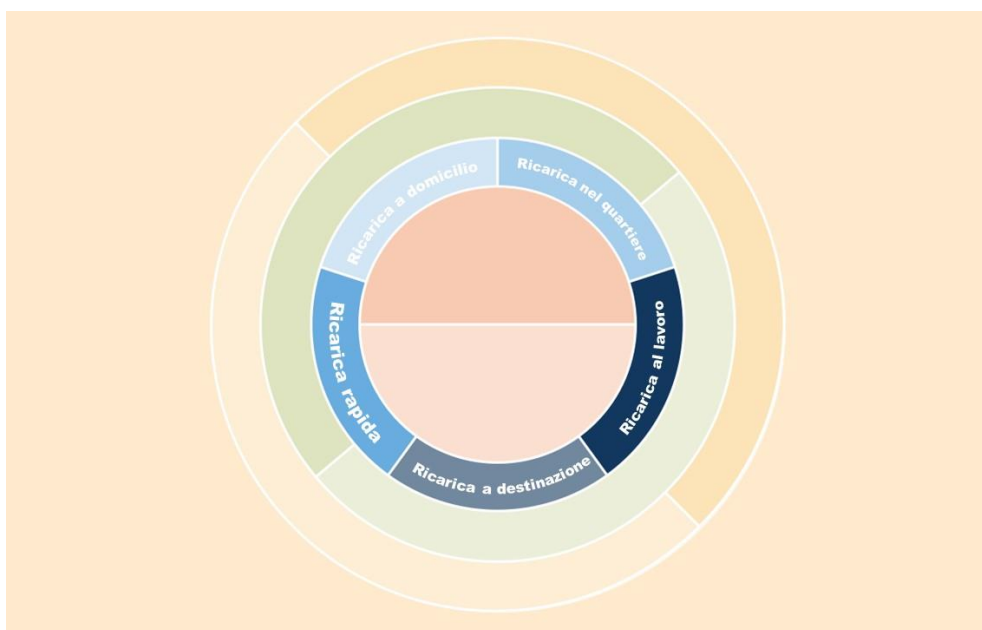


Se nel Comune o Cantone è in atto una forte attività edilizia e si prevede la realizzazione di infrastrutture di ricarica soprattutto in nuove costruzioni o in progetti analoghi a una nuova costruzione, è utile definire un quadro normativo che disciplini le attività progettuali ed edilizie ([cfr. capitolo 3.2 Legislazione edilizia](#)) →. Se invece le misure devono essere applicate a costruzioni esistenti, si può ottenere l'effetto auspicato attraverso

programmi di incentivazione o agevolazioni fiscali ([cfr. capitolo 3.3 Programmi di incentivazione e 3.4. Legislazione fiscale](#)) →.

Differenziazione in termini di «esigenza di ricarica»

Il secondo disco distingue tra le modalità di ricarica prevalenti all'interno del Cantone o del Comune. Naturalmente, in pratica vi sarà perlopiù una combinazione tra le diverse esigenze di ricarica. A seconda del fatto che si tratti di un Comune con un forte flusso di pendolari in entrata o in uscita o di un Comune prevalentemente di residenza, le infrastrutture principali necessarie saranno differenti. Le cinque esigenze di ricarica sono descritte in dettaglio sul sito di [RicaricaPunto](#) ↗.



- **Ricarica a domicilio**

La maggior parte delle operazioni di ricarica avviene a casa. I punti di ricarica privati solitamente hanno una potenza inferiore. Questa modalità di ricarica lenta nel proprio parcheggio di casa è comoda, avviene spesso durante la notte, protegge la batteria ed è più economica della ricarica rapida. I punti di ricarica condivisi oppure privati (con sistemi di gestione del carico per più stazioni di ricarica) negli edifici con più unità abitative rendono inoltre più attrattivi gli immobili in questione.

- **Ricarica nel quartiere**

Chi non ha la possibilità di caricare a casa, perché non ha un parcheggio fisso assegnato, dipende dalle stazioni di ricarica pubbliche nel quartiere. La mancanza o un numero insufficiente di stazioni può ostacolare la decisione di acquistare un veicolo elettrico. Ed è qui che Comuni e Città possono agire, insieme alle imprese o all'azienda municipalizzata locale. È vero che è necessario un certo sforzo a livello di coordinamento, ma esistono molte opzioni e non devono essere necessariamente costose.

Per maggiori informazioni, consultare la [Raccolta di informazioni sulla mobilità elettrica per i Comuni – ricarica nei quartieri 7](#) (in tedesco).

- **Ricarica al lavoro**

Mettendo a disposizione punti di ricarica, i collaboratori possono ricaricare facilmente il proprio veicolo elettrico durante le ore di lavoro. Da un lato, un Comune, un Cantone o un'azienda può fare la differenza per i suoi collaboratori e, dall'altro, può dare il buon esempio elettrificando la propria flotta aziendale.

- **Ricarica a destinazione**

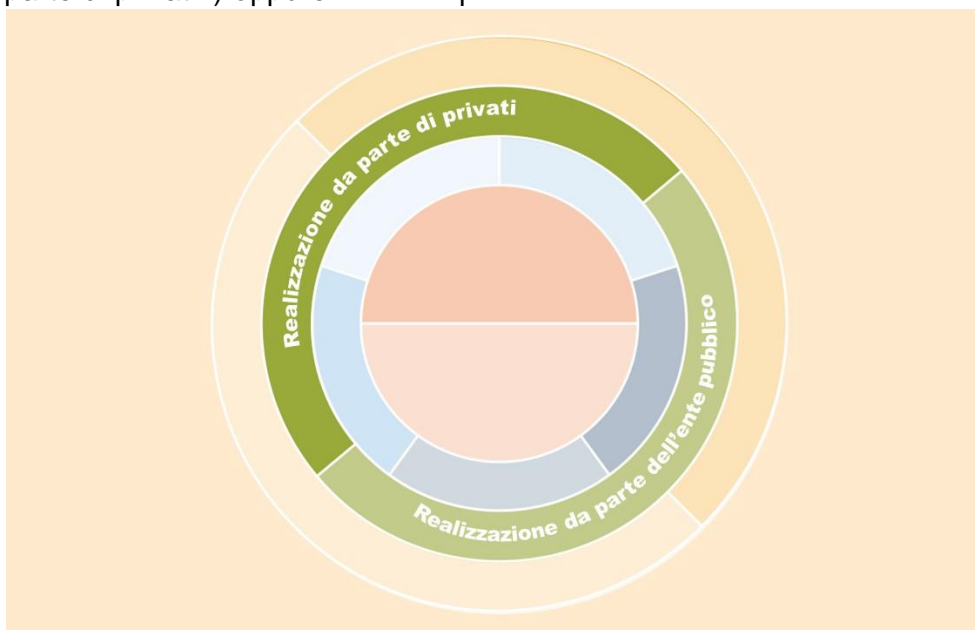
Mentre si fa spesa, si va in palestra, si è in albergo o in un parcheggio pubblico: più sono le stazioni di ricarica disponibili nel quotidiano, più flessibile diventerà caricare l'auto. Le stazioni di ricarica pubbliche sono dotate di punti di ricarica rapida o lenta e stanno diventando sempre più popolari come servizio per la rispettiva clientela.

- **Ricarica rapida**

Chi si ritrova a dover ricaricare mentre è in viaggio, apprezza la ricarica rapida. I luoghi adatti per questo tipo di servizio sono soprattutto le stazioni di rifornimento e le aree di servizio in autostrada. Per un veicolo elettrico moderno ci vogliono solo dai 15 ai 30 minuti per fare quasi il pieno e rimettersi in marcia.

Differenziazione tra «realizzazione da parte di privati» e «realizzazione da parte dell'ente pubblico»

Con il terzo disco si stabilisce se la realizzazione debba essere avviata e coordinata da imprese o economie domestiche private («realizzazione da parte di privati») oppure dell'ente pubblico.



- **Realizzazione da parte di privati**

Con la realizzazione da parte di privati s'intende che l'iniziativa / il coordinamento proviene / è curato da privati o aziende. La realizzazione avviene di regola nel settore privato o su una proprietà privata (ad esempio, una casa unifamiliare, un edificio con più unità abitative, una sede aziendale).

La realizzazione da parte di privati porta a un numero maggiore di potenziali stazioni di ricarica e rappresenta per il Cantone o il Comune la soluzione più conveniente sul piano dei costi. Oltre a fornire informazioni e consulenza, il Cantone o il Comune può offrire altri aiuti: può incentivare a livello finanziario l'infrastruttura di ricarica e i componenti del sistema energetico (p.es. l'infrastruttura di base della soluzione di ricarica negli autosili, il fotovoltaico), introdurre agevolazioni fiscali sulla posa o imporre ai privati il rispetto di prescrizioni di legge in materia di costruzione ([cfr. capitolo 3 Ambiti di intervento](#)) →.

- **Realizzazione da parte dell'ente pubblico**

Con la realizzazione da parte dell'ente pubblico s'intende che l'iniziativa / il coordinamento proviene / è curato dalla mano pubblica. Spesso un Comune o una città non predispone o gestisce direttamente stazioni di ricarica pubbliche, bensì crea le condizioni affinché i privati se ne occupino. In tal caso il Comune o la città assume un ruolo di coordinamento quale progettista e disciplina l'uso delle stazioni di ricarica su suolo pubblico.

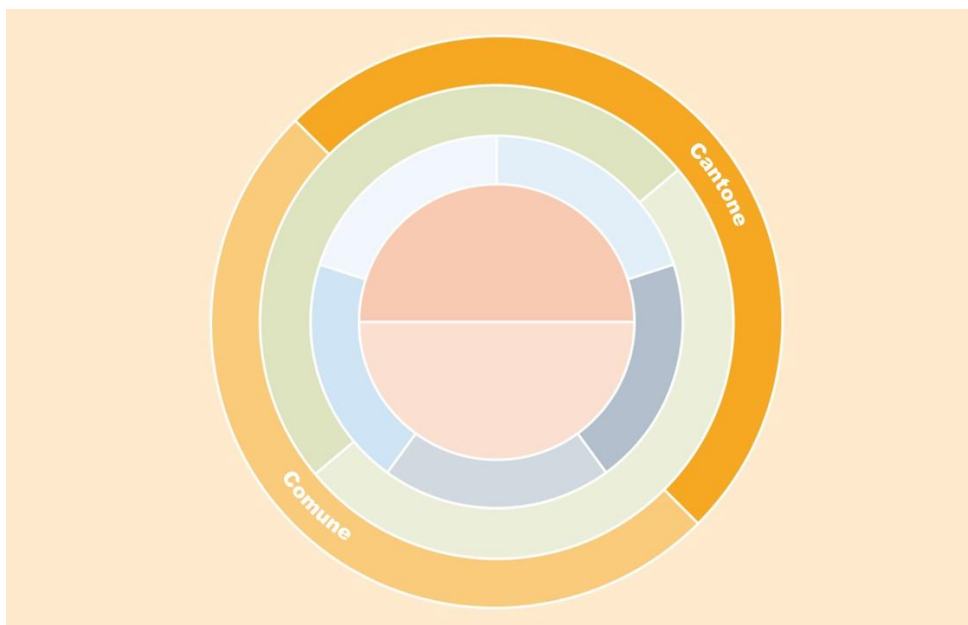
L'intervento dell'ente pubblico deve fungere da buon esempio. Spesso questa prima azione da parte dell'ente pubblico è più rapida, essendo alcune competenze direttamente di competenza dell'esecutivo. Dal punto di vista delle esigenze di ricarica bisogna ricordare che Cantoni e Comuni affittano locali residenziali e commerciali e sono anche datori di lavoro, per cui possiedono un ampio margine d'azione. Offrono inoltre parcheggi pubblici e possono metterli a disposizione di terzi per la posa di stazioni di ricarica (ad es. mediante diritti di superficie o concessioni), oppure sono liberi di gestire su di essi le loro stazioni.

Inoltre, sono spesso proprietari di imprese di approvvigionamento energetico, per cui possono, in quanto proprietari, influenzarne la strategia. È possibile infine che l'ente pubblico, quale proprietario di fondi, ceda ad esempio i diritti di superficie a cooperative di costruzione di abitazioni con il vincolo di realizzare un'infrastruttura di ricarica.

Differenziazione tra «Cantone» e «Comune»

Il quarto permette di distinguere fra gli esempi per i Cantoni o per i Comuni. La guida ne contiene per entrambi i livelli statali.

Le possibilità di esercitare la propria influenza quale Cantone o Comune variano in funzione della specifica sfera di competenza.³ Più il Cantone è attivo nel regolamentare e meno i Comuni devono intervenire da questo punto di vista. I Comuni, tuttavia, sono vicini alla popolazione e ne conoscono le esigenze meglio di chiunque altro. Per tale motivo, in alcune circostanze vale la pena emanare anche ulteriori disposizioni a livello comunale.



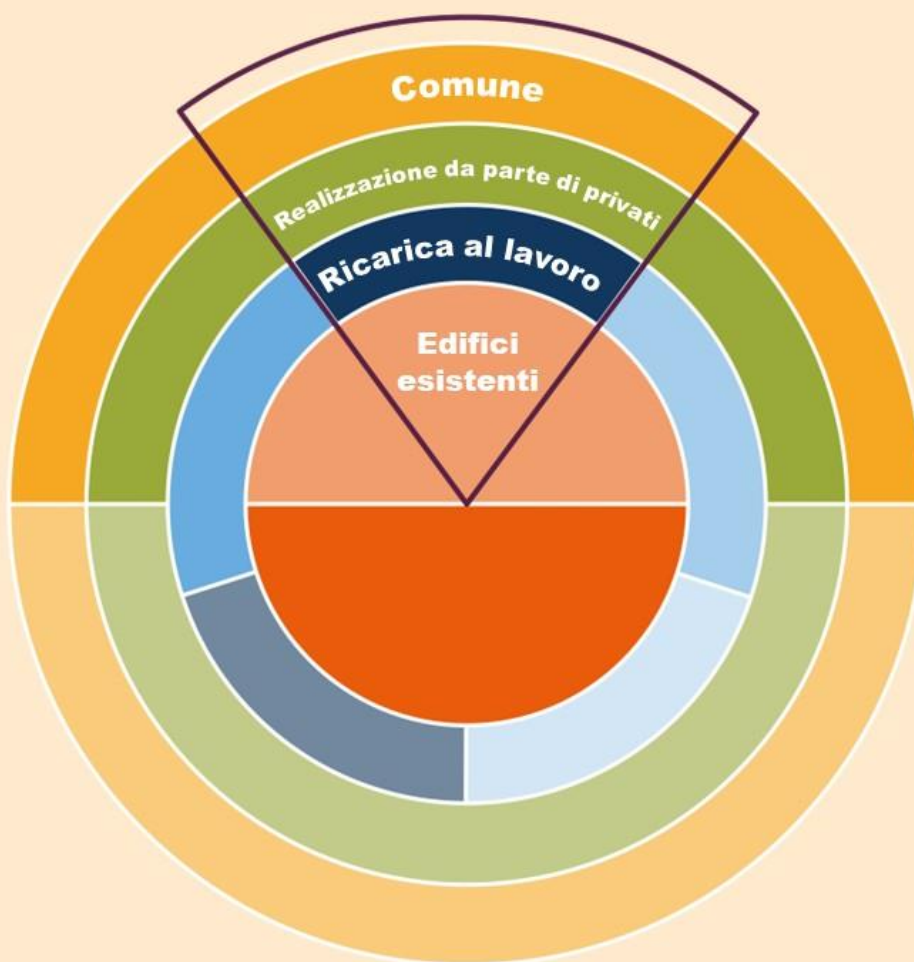
³ In merito alle sfere di competenza di Confederazione, Cantoni e Comuni, [cfr. Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti](#) [ricarica-punto.ch](#)

2.4 Come utilizzare il regolo dell'infrastruttura di ricarica

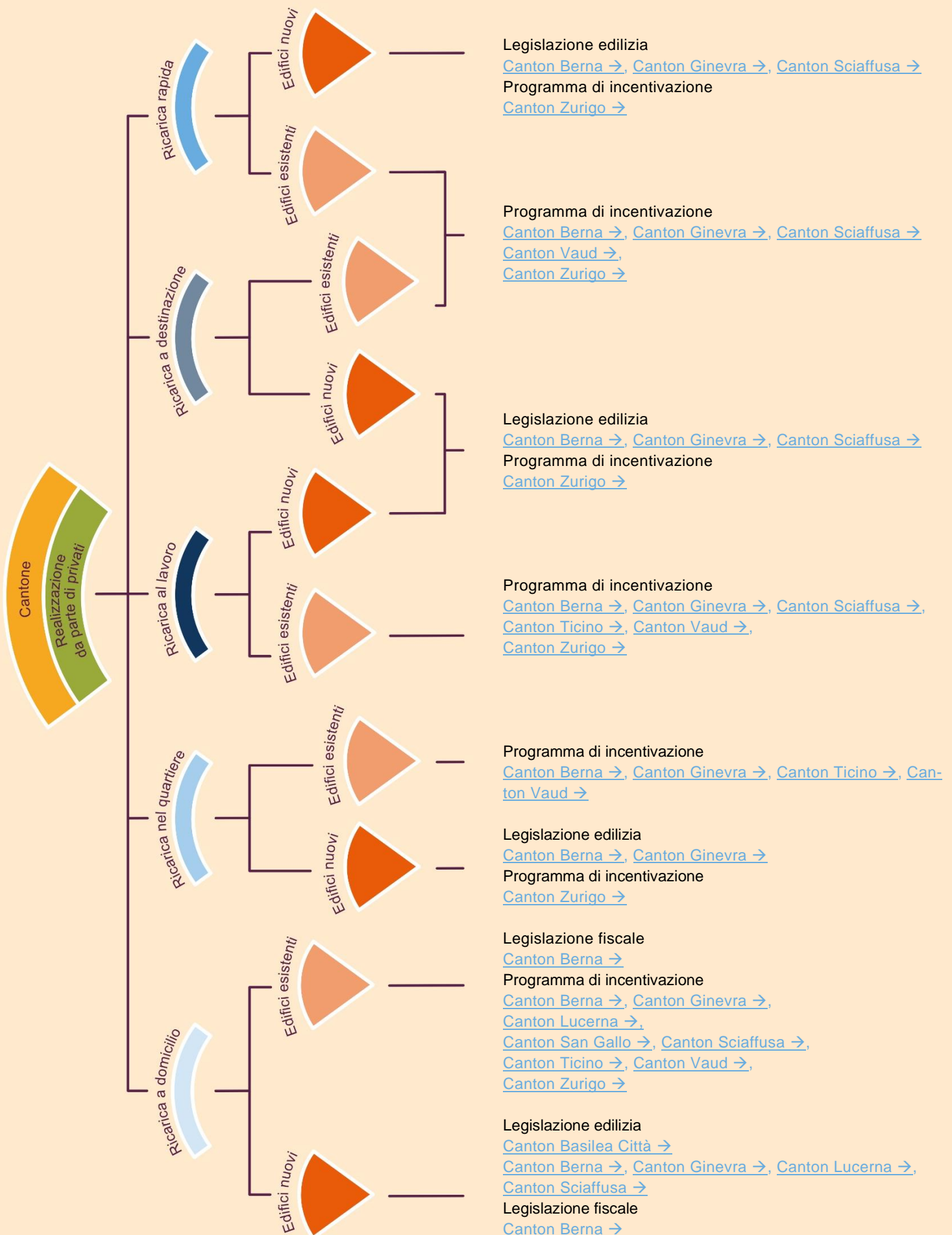
Il modello del Regolo dell'infrastruttura di ricarica è caratterizzato dal fatto che i dischi possono essere ruotati. Non importa quale di essi venga portato per primo nella posizione desiderata. Ecco qui di seguito un esempio:

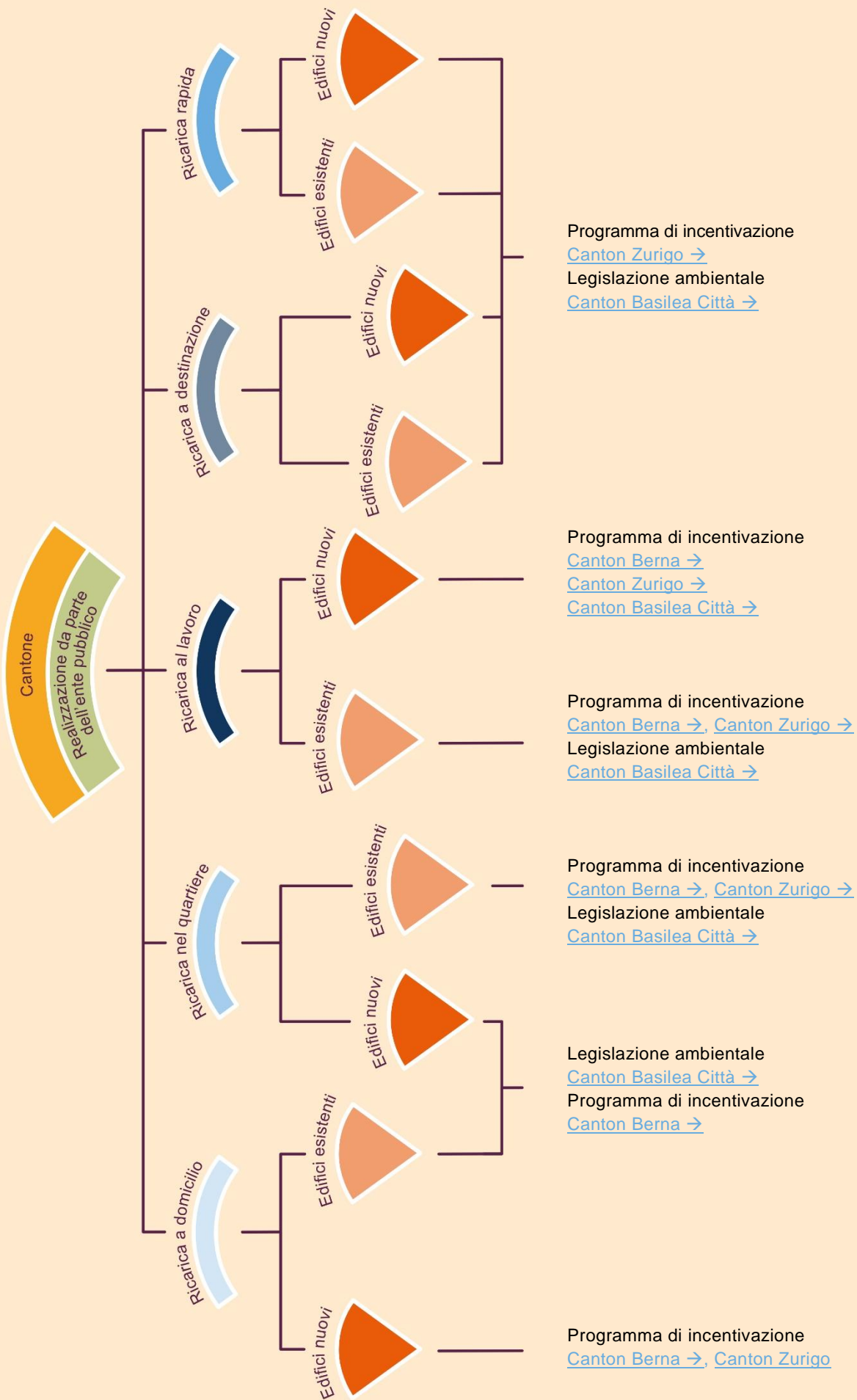
- Una segretaria comunale sta cercando esempi da altri Comuni. Il quarto disco viene impostato su «Comune».
- Il Comune ha già fatto molto da parte sua, per cui ora vorrebbe stimolare la popolazione a farsi parte attiva. Il terzo disco viene impostato su «Realizzazione da parte di privati».
- Il Comune ha un forte flusso di pendolari in entrata. Sul suo territorio ci sono più posti di lavoro che abitanti. Il secondo disco viene pertanto impostato su «Ricarica al lavoro».
- Molte imprese esistono già e gli immobili sono stati costruiti negli ultimi anni. Sono pochi quelli che possono essere realizzati ex novo. Il primo disco viene dunque impostato su «Costruzioni esistenti».

Il risultato che si evince dalla guida è che una combinazione di questo tipo è presente nei Comuni di Ittigen, Cadenazzo e Losone ([cfr. punto 2.6 Elenco di esempi dal punto di vista dei Comuni](#)) →.

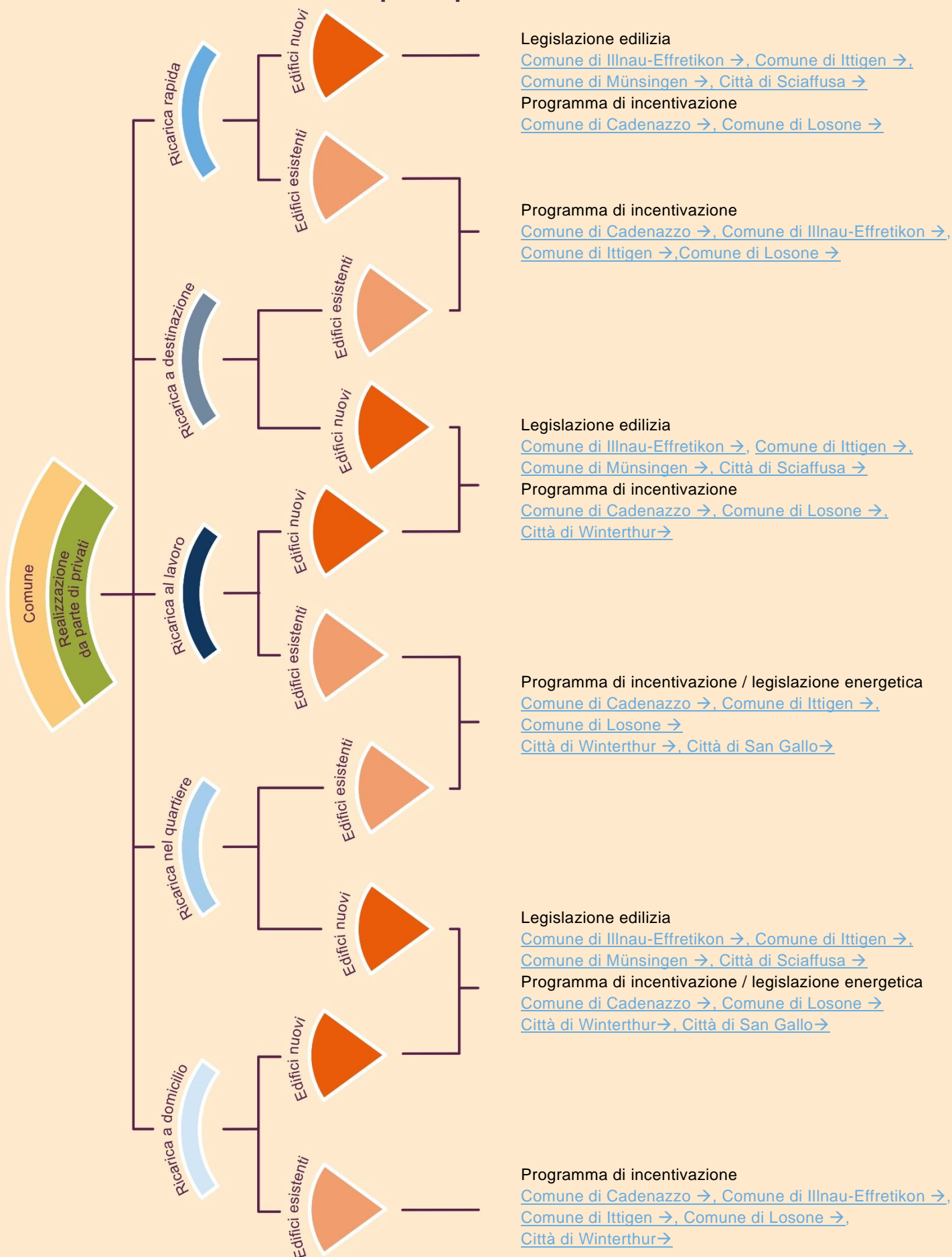


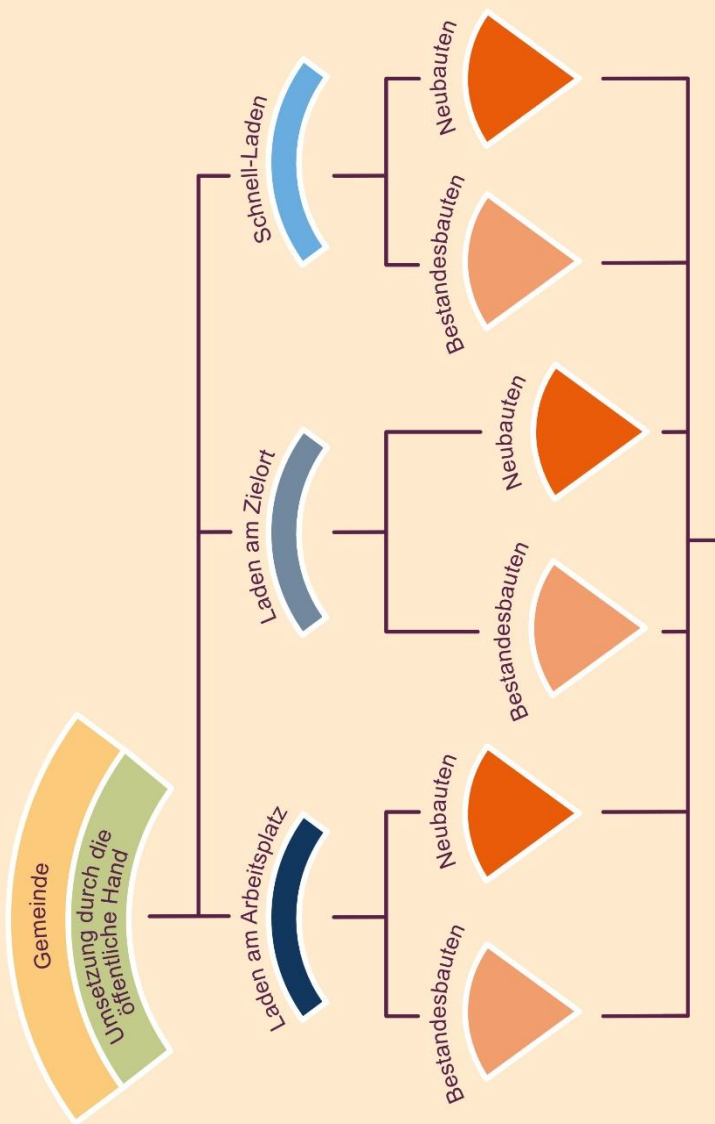
2.5 Elenco di esempi dal punto di vista dei Cantoni





2.6 Elenco di esempi dal punto di vista dei Comuni





Legislazione sugli appalti pubblici

[Comune di Köniz →](#)

[Comune di Münsingen →](#)

Legislazione ambientale

[Comune di Köniz →](#)

3 Ambiti di intervento

Alcuni Cantoni e Comuni hanno già affrontato approfonditamente il tema dell'infrastruttura di ricarica e adottato delle misure. Sfruttando i loro ambiti d'azione, hanno integrato l'infrastruttura di ricarica nella loro legislazione o messo in atto programmi di incentivazione. Qui di seguito vengono illustrate le possibilità di attuazione dimostrate e più efficaci a livello pratico.

Indice

- 3.1 Legislazione energetica
- 3.2 Legislazione edilizia
- 3.3 Programmi di incentivazione
- 3.4 Legislazione fiscale
- 3.5 Altre idee d'intervento

3.1 Legislazione energetica

La legislazione energetica della Confederazione supporta il raggiungimento degli obiettivi fissati dalle strategie energetiche cantonali e comunali. Le misure previste al suo interno mirano a ridurre il consumo di energia, contenere le emissioni nocive di CO₂ e incrementare l'utilizzo di fonti rinnovabili. La legislazione energetica riveste pertanto un ruolo determinante nella creazione delle condizioni quadro necessarie per l'infrastruttura di ricarica. Da quanto si evince dalla pratica, nella legislazione energetica vengono definiti principi di ordine generale e non vengono indicate disposizioni concrete sull'infrastruttura di ricarica ([cfr. capitolo 4.1 Legislazione energetica](#) → e [capitolo 5.1 Legislazione energetica](#)) →. I principi sanciti a livello legislativo possono tuttavia comportare una modifica indiretta della legislazione edilizia ([cfr. capitolo 4.2 Legislazione edilizia Canton Berna](#)) →.

3.2 Legislazione edilizia

La legislazione edilizia rappresenta uno strumento con cui sancire per legge norme e prescrizioni sull'infrastruttura di ricarica, fermo restando che le disposizioni di legge devono rispettare il principio della non retroattività. In altre parole, le costruzioni e gli impianti esistenti sono tutelati nel loro stato di fatto, per cui devono sostanzialmente poter continuare a esistere ed essere mantenuti come cosiddette costruzioni conformi al diritto previgente. Ciò vale anche se non risultano conformi alle nuove norme e prescrizioni. Certi Cantoni estendono la garanzia dello stato esistente consentendo la ristrutturazione, la trasformazione o l'ampliamento di costruzioni e impianti esistenti secondo canoni moderni. In tal caso si è nella fattispecie delle nuove costruzioni e progetti analoghi (tra cui rientrano ad es. ampliamenti e sopraelevazioni sostanziali di costruzioni esistenti) e, in alcune circostanze, delle trasformazioni assimilabili alle nuove costruzioni. Per promuovere la posa dell'infrastruttura di ricarica in costruzioni esistenti, vanno previsti opportuni programmi di incentivazione ([cfr. capitolo 3.3 Programmi di incentivazione](#)) →.



Obbligo di autorizzazione

Alle stazioni di ricarica si applicano le medesime disposizioni in materia di notifica, allacciamento ed esercizio di quelle previste per gli impianti di consumo, produzione e stoccaggio di energia. È dunque indispensabile confrontarsi il prima possibile con il gestore di rete.

In certi casi, per l'installazione di una stazione di ricarica occorre un'autorizzazione di costruzione secondo le consuete disposizioni delle autorità comunali preposte. Lo [strumento informativo](#) ↗ (in tedesco e francese) redatto dalla Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA) contiene ulteriori dettagli in merito a quando l'installazione di stazioni di ricarica necessita di un'autorizzazione di costruzione.

Se l'ente pubblico ha in previsione di inserire nella legislazione edilizia disposizioni sull'infrastruttura di ricarica, gli aspetti particolarmente rilevanti nella definizione di tale quadro normativo sono i seguenti:

- Indicazioni circa il **numero di stazioni di ricarica**

Formulare disposizioni chiare sul numero di stazioni di ricarica è fondamentale per garantire un'infrastruttura di ricarica capillare e adeguata alle esigenze e soddisfare il futuro fabbisogno in tal senso. Il numero esatto di stazioni va definito in funzione di vari fattori, tra cui ad esempio l'uso dell'immobile (casa unifamiliare, plurifamiliare, autosilo pubblici ecc.), il numero di stalli e la domanda prevista di mobilità elettrica.

- Indicazioni circa lo **standard di equipaggiamento**⁴ degli edifici con un'infrastruttura di ricarica (livello di equipaggiamento, potenza allacciata, sistema di gestione del carico)

La definizione di disposizioni chiare rispetto allo standard di equipaggiamento delle stazioni di ricarica è decisiva per assicurare che l'infrastruttura di ricarica sia conforme ai requisiti tecnologici e presenti ovunque un livello di qualità elevato.

Per la valutazione e il recepimento dei suddetti aspetti nelle basi giuridiche è utile orientarsi a standard riconosciuti a livello nazionale. Secondo la prassi attuale, il quaderno tecnico SIA 2060 risulta essere un pratico documento di riferimento. Per quanto riguarda la quantificazione del numero di stazioni di ricarica, nel suddetto quaderno tecnico sono definiti, a titolo di raccomandazione, un valore minimo e un valore target in percentuale per ciascuno livello di equipaggiamento.

Quaderno tecnico SIA 2060

La SIA (società svizzera degli ingegneri e degli architetti) ha creato, con il suo corpus normativo, un ventaglio di regole edilizie riconosciute e applicate a livello nazionale. Il rispetto di tali norme contribuisce alla sicurezza di costruzioni e impianti, alla loro funzionalità, durata ed economicità, e quindi alla loro qualità.

Il quaderno tecnico SIA 2060 illustra le modalità di realizzazione dell'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici negli edifici. Si concentra in particolare sul processo di pianificazione, sul progressivo allestimento di parcheggi e sull'integrazione delle stazioni di ricarica in un sistema di gestione della potenza sia all'interno dell'edificio che nella rete del fornitore di elettricità. Oltre ai requisiti tecnici generali, il quaderno crea anche una base di riferimento per la definizione di condizioni quadro da parte dell'ente pubblico e dei gestori della rete elettrica.

Ai fini di una pianificazione semplice ed efficace delle infrastrutture di ricarica negli edifici, tutti i gruppi coinvolti nella costruzione hanno a disposizione il calcolatore online SIA 2060 ([link ↗](#)).

⁴ SIA 2060 definisce quattro livelli di equipaggiamento degli edifici con un'infrastruttura di ricarica

L'integrazione di prescrizioni ad hoc all'interno della legislazione edilizia offre la possibilità di creare un quadro di riferimento efficace per uno sviluppo dell'infrastruttura di ricarica che sia capillare e in linea con le esigenze. Il loro inserimento nella legislazione edilizia è di fondamentale importanza anche perché l'infrastruttura di ricarica ricade, a livello tematico, nel perimetro delle regolamentazioni dei parcheggi, spesso sancite all'interno della legislazione edilizia. Alcuni Cantoni e Comuni già prevedono pertanto prescrizioni in materia all'interno della loro legislazione edilizia ([cfr. capitolo 4.2 Legislazione edilizia e capitolo 5.2 Legislazione edilizia](#)) →.

3.3 Programmi di incentivazione

Vari programmi di incentivazione cantonali e comunali sostengono i privati con sovvenzioni per l'ampliamento dell'infrastruttura di ricarica, assumendo un ruolo attivo nel promuovere un suo sviluppo capillare e in linea con le esigenze.

Alcuni di questi programmi si sono già affermati con successo in vari Cantoni e Comuni ([cfr. capitoli 4.3 Programmi di incentivazione e 5.3 Programmi di incentivazione](#)) →. I programmi di incentivazione regolamentano nello specifico i seguenti aspetti:

- **Oggetto dell'incentivazione** (che cosa viene incentivato?)

Nei programmi di incentivazione cantonali e comunali l'oggetto si riferisce in primo luogo all'installazione di base e alle stazioni di ricarica all'interno di costruzioni esistenti. Ciò include sia le stazioni di ricarica pubbliche che quelle ubicate in aziende ed edifici con una o più unità abitative. In parte vengono incentivati anche corsi di formazione e perfezionamento, nonché consulenze e campagne informative in ambito energetico.

Anche nei programmi di incentivazione si rimanda spesso al quaderno tecnico SIA 2060, al fine di assicurare l'uniformità degli standard e delle direttive di qualità per le stazioni di ricarica sovvenzionabili.

- **Soggetto dell'incentivazione** (chi ha diritto a un contributo di incentivazione?)

Hanno diritto a contributi di incentivazione, in primo luogo, i privati, siano essi proprietari di immobili o imprese. Esistono anche programmi di incentivazione che supportano i Comuni intenzionati a investire nello sviluppo dell'infrastruttura di ricarica.

- **Contributo di incentivazione** (a quanto ammonta il contributo di incentivazione?)

Il contributo di incentivazione definisce l'ammontare del sostegno finanziario. Può trattarsi di una percentuale di copertura dei costi d'installazione, di un importo forfait (massimo) o di altri modelli di finanziamento. L'ammontare del contributo può variare a seconda dell'oggetto incentivato e dipende dal credito quadro concesso. La definizione di un congruo contributo di incentivazione è decisiva per stimolare gli investimenti

nell'infrastruttura di ricarica e assicurare che il sostegno finanziario contribuisca effettivamente alla creazione di un'infrastruttura capillare e in linea con le esigenze.

Il buon esito dei programmi di incentivazione dipende in larga misura da un'impostazione chiara, dalla facilità d'accesso per i soggetti interessati, nonché da una valutazione e un adeguamento continui agli sviluppi e alle esigenze nel campo della mobilità elettrica. L'esperienza pratica dimostra che i programmi di incentivazione rivestono un ruolo più importante per i grandi parcheggi sotterranei di edifici con più unità abitative che per le abitazioni unifamiliari. Per quanto riguarda queste ultime, pare che il mercato funzioni da sé.

3.4 Legislazione fiscale

L'incentivazione dell'infrastruttura di ricarica può anche essere sostenuta con l'introduzione di apposite norme nella legislazione fiscale che rendano questi investimenti deducibili dalle tasse. La legislazione fiscale della Confederazione prevede che gli investimenti finalizzati al risparmio energetico e alla protezione dell'ambiente siano equiparati ai costi di manutenzione. Tra questi rientrano anche le spese e le misure che contribuiscono all'uso razionale dell'energia o allo sfruttamento di fonti energetiche rinnovabili.⁵ La legislazione fiscale cantonale prevede pertanto sistematicamente disposizioni analoghe, tanto che in alcuni Cantoni pionieri i costi d'investimento per le stazioni di ricarica sono già deducibili fiscalmente. In alcuni casi, la mera installazione della stazione di ricarica non è sufficiente per la deduzione a fini fiscali, bensì va garantito che l'energia elettrica utilizzata per la stazione di ricarica provenga da fonti rinnovabili (ad es. da un impianto fotovoltaico) ([cfr. capitolo 4.4 Legislazione fiscale Canton Berna](#)) →.

3.5 Altre idee d'intervento

I Cantoni e i Comuni hanno la possibilità di contribuire di loro iniziativa alla promozione della mobilità elettrica, adottando misure mirate. Ecco a titolo esemplificativo alcune idee d'intervento:

- emanazione di direttive in materia di appalti pubblici che mirino all'acquisto sostenibile di veicoli ([cfr. capitolo 5.5 Legislazione sugli appalti pubblici](#)) →;
- emanazione di prescrizioni nell'ambito di ordinanze sul personale che impongano l'utilizzo dei mezzi pubblici o, in casi giustificati, di veicoli ecologici ([cfr. capitolo 5.6 Legislazione sul personale](#)) →;

⁵ Cfr. art. 32 cpv. 2 secondo periodo della legge federale sull'imposta federale diretta ([LlFD, RS 642.11 7](#)) e art. 1 dell'ordinanza concernente la deduzione dei costi di immobili della sostanza privata nel quadro dell'imposta federale diretta ([ordinanza sui costi di immobili, RS 642.116 7](#)).

- emanazione di prescrizioni nella legislazione sulla protezione dell'ambiente ([cfr. capitoli 4.5 Legislazione ambientale e 5.4 Legislazione ambientale](#)) →;
- predisposizione di un'area di parcheggio pubblica destinata all'installazione di stazioni di ricarica ([cfr. gli esempi di Birsstadt ↗](#) e [Twann ↗](#)).

In questo modo i Cantoni e i Comuni possono promuovere l'utilizzo della mobilità elettrica tra la popolazione, non solo contribuendo allo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica sostenibile, ma anche diffondendo esempi positivi e favorendo l'eliminazione di eventuali timori legati a questa nuova tecnologia.



Eliminazione di timori

La maggior parte dei Cantoni e dei Comuni non ha ancora recepito l'infrastruttura di ricarica nella propria legislazione o nel quadro di programmi di incentivazione. Ma ciò non significa che non abbiano fatto nulla su questo fronte: sono varie, infatti, le misure adottate di loro iniziativa. Grazie ad esse danno il buon esempio, sensibilizzano la popolazione e contribuiscono a eliminare eventuali timori nei confronti dei veicoli elettrici, consentendo di sperimentare da vicino e in maniera pratica questo nuovo tipo di mobilità.

Il Comune di **Wohlen bei Bern** mette a disposizione della popolazione una flotta di veicoli in car sharing di Sponti-Car a Hiterkappelen, Uetligen e Wohlen ([Link ↗](#)). Anche i Comuni di **Entlebuch** ([link ↗](#)) ed **Erstfeld** ([link ↗](#)) puntano sull'offerta di Sponti-Car. Il Comune di **Cham** promuove la mobilità elettrica con stazioni di ricarica pubbliche su aree di proprietà comunale e ha consentito inoltre l'allestimento di una nuova postazione Mobility con due auto elettriche ([link ↗](#)).

Altri esempi pratici sono riportati nella Guida agli interventi «Mobilità elettrica per i Comuni» di SvizzeraEnergia ([link ↗](#)).

4 Esempi di best practice dei Cantoni

La seguente raccolta di esempi di best practice mostra come alcuni Cantoni hanno regolamentato l'infrastruttura di ricarica all'interno della loro legislazione o con programmi di incentivazione.

Indice

- 4.1 Legislazione energetica
- 4.2 Legislazione edilizia
- 4.3 Programmi di incentivazione
- 4.4 Legislazione fiscale
- 4.5 Legislazione ambientale

4.1 Legislazione energetica

4.1.1 Canton Basilea Città

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
SG 772.110 - Verordnung zum Energiegesetz (Energieverordnung, EnV) ↗	§ 61 Beiträge an Mobilitätsmassnahmen ¹ Investitionen für die Beschaffung von E-Bikes, E-Scootern und E-Autos können im Rahmen von Aktionen gesondert gefördert werden.	

4.2 Legislazione edilizia

4.2.1 Canton Berna

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
BSG 721.0 - Baugesetz (BauG) ↗	Art. 18a Ladeeinrichtung für Elektrofahrzeuge ¹ Ein angemessener Teil der Parkplätze ist für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge vorzubereiten oder auszurüsten.	Die Revision des Energiegesetzes (KEnG), welche per 01.01.2023 in Kraft getreten ist, führte zur indirekten Änderung des BauG und damit zur Einführung von Art. 18a BauG. Aufgrund der Motion 053-2022 «Solarpflicht für grosse offene Parkierungsanlagen» ↗ besteht der Auftrag das Baugesetz zu ergänzen.
BSG 721.1 - Bauverordnung (BauV) ↗	Art. 56a Ausbaustandard der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge ¹ Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge bei Neubauten im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Kantonalen Energieverordnung vom 26. Oktober 2011 (KEnV) richten sich nach dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden», Ausgabe 2020. ² Die Dimensionierung der Anschlussleistung für die entsprechenden Ausbaustufen gemäss SIA-Merkblatt 2060 ist nicht bindend. ³ Beim Bau von neuen Wohngebäuden sind vorzusehen:	

- a für Einfamilienhäuser die Ausbaustufe «A» für alle Parkplätze,
- b für Mehrfamilienhäuser die Ausbaustufe «C1» für alle Parkplätze.

⁴ Bei Neubauten von Gebäuden der Kategorie «übrige Nutzungen» nach Artikel 52 sowie für öffentliche Parkhäuser sind bei mindestens 20 Prozent der Parkplätze, jedoch bei mindestens einem Parkplatz, betriebsbereite Ladestationen gemäss Ausbaustufe «D» vorzusehen. Für die übrigen Parkplätze ist die Ausbaustufe "A" vorzusehen.

Art. 91b1 Ladestationen

¹ Betreiberinnen und Betreiber von verkehrsintensiven Vorhaben sind verpflichtet, Ladestationen für Elektrofahrzeuge zu errichten und zu betreiben.

Art. T7-1 Ladestationen für Elektrofahrzeuge

¹ Bestehende verkehrsintensive Vorhaben, die der Bestimmung von Artikel 91b1 nicht entsprechen, sind innert fünf Jahren seit Inkrafttreten dieser Änderung anzupassen.

4.2.2 Canton Sciaffusa

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
SHR 700.100 - Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Bau-recht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz) ↗	<p>Art. 39a Ladeinfrastruktur für E-Mobilität</p> <p>¹ Neubauten und tiefgreifende Umbauten sind mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Der Ausbaustandard richtet sich nach der Gebäudenutzung.</p> <p>² Bestehende öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkplätze mit mehr als 60 Parkeinheiten sind bis 2030 mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nachzurüsten.</p> <p>³ Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten und die Ausnahmen.</p>	Die Einzelheiten hat der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen in der Energiehaushaltsverordnung geregelt (vgl. unten).
SHR 700.401 - Verordnung über den Energiehaushalt in Gebäuden und Anlagen (Energiehaushaltsverordnung, EHV) ↗	<p>§ 17d</p> <p>¹ Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden».</p> <p>² In Neubauten und tiefgreifenden Umbauten von Wohngebäuden sind mindestens eine ausreichende Anschlussleitung sowie Leerrohre für eine spätere Installation der Ladeinfrastruktur entsprechend der Ausbaustufe «B» vorzusehen.</p>	

³ In Neubauten und tiefgreifenden Umbauten von Nichtwohnbauten sowie Parkhäusern sind ab 10 Parkplätzen bei 20 Prozent der Parkplätze einsatzbereite Ladestellen gemäss Ausbaustufe «D» vorzunehmen.

⁴ Bei bestehenden Parkhäusern und Parkplätzen im Sinne von Art. 39a Abs. 2 BauG sind zwei Prozent der Parkplätze gemäss der Ausbaustufe «D» auszurüsten.

⁵ Eine bestehende Parkplatzsituation wird als Einheit beurteilt, wenn die einzelnen Parkplätze zusammenhängend angeordnet sind oder über ein gemeinsames Bewirtschaftungssystem verfügen.

⁶ Mechanische Parkplätze sind von der Ausrüstungspflicht ausgenommen.

4.2.3 Canton Basilea Città

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
SG 730.100 - Bau- und Planungsgesetz (BPG) ↗	3.VI.6 Abstellplätze für Fahrzeuge 3.VI.6.) Autos § 74 [...] ⁴ Ein angemessener Anteil – jedoch mindestens 25 % – der Parkplätze müssen mit Ladestationen für Elektroautos ausgerüstet sein. Für sämtliche restliche Parkplätze sind bauliche Vorkehrungen (Einbau von Leerrohren) zu treffen, um diese zu einem späteren Zeitpunkt nachrüsten zu können. Einzelheiten regelt die Verordnung.	Die Einzelheiten hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in der Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen geregelt.
SG 730.310 - Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV) ↗	§ 24 Ausrüstung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge ¹ Ein Anteil von mindestens 25 % aller Parkplätze ist mit betriebsbereiten Ladestationen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. ² Bei Parkplätzen, die für Wohnungen bewilligt wurden, sind mindestens weitere 25 % mit Stromzuleitungen so vorzubereiten, dass ein einfacher Einbau einer Ladestation für Elektrofahrzeuge möglich ist. ³ Die leere Leitungsinfrastruktur, die Platzreserve im Stromverteiler und der Elektrizitätsanschluss des Gebäudes müssen so dimensioniert sein, dass eine spätere Ausrüstung aller Parkplätze mit Ladepunkten für Elektrofahrzeuge möglich ist. ⁴ Installationen mit mehreren Ladestationen am gleichen Anschlusspunkt benötigen ein	

Lastmanagementsystem nach den Vorgaben des Verteilnetzbetreibers.

4.2.4 Canton Lucerna

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
Vernehmlassungsentwurf zur Änderung des SRL Nr. 735 - Planungs- und Baugesetz (PBG) 	<p>§ 119a Ladeinfrastruktur für E-Mobilität</p> <p>¹ Parkplätze von Wohngebäuden mit sechs und mehr Wohnungen sind mit einer Grundinfrastruktur für das Laden von Elektrofahrzeugen auszurüsten, bei</p> <ul style="list-style-type: none">a. Neubauten,b. Sanierung der Einstellhalle oderc. Auswechslung der Elektrohauptverteilung. <p>² Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in der Verordnung.</p>	<p>Im Kanton Luzern wird derzeit das Planungs- und Baugesetz (PBG) revidiert. Das diesbezüglich Vernehmlassungsverfahren ist bereits abgeschlossen und die finale Botschaft wird demnächst vorliegen. Die Revision des PBG basiert auf der Motion Meier Thomas und Mit. über die Förderung der E-Mobilität durch die Anpassung des Planungs- und Baugesetzes betreffend die Vorinstallation von E-Tankstellen bei Mehrfamilienhäusern im Stockwerkeigentum oder im Mietverhältnis . Diese Motion wurde vom Kantonsrat als erheblich erklärt. Ebenfalls sieht der Planungsbericht über die Klima- und Energiepolitik 2021 des Kantons Luzern die Aufnahme von Vorgaben auf Gesetzesstufe zur Elektrifizierung der Parkplätze bei Neu- und Umbauten von Gebäuden als geeignete Massnahmen zur Förderung der E-Mobilität vor.</p>
Vernehmlassungsentwurf zur Änderung der SRL Nr. 736 - Planungs- und Bauverordnung (PBV) 	<p>§ 23a Ladeinfrastruktur für E-Mobilität</p> <p>¹ Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» von 2020.</p> <p>² Einzubauen sind mindestens eine ausreichende Anschlussleitung sowie Leerrohre für eine spätere Installation der Ladeinfrastruktur entsprechend der Ausbaustufe C1 "Power to garage" mit der Anforderung "Zielwert".</p>	

4.2.5 Canton Ginevra

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
rsGE L 5 05.19 - Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) ↗	<p>Art. 5 Ratios de stationnement pour le logement [...]</p> <p>⁶ Afin de favoriser et d'anticiper l'essor de l'électromobilité, les parkings en sous-sol doivent être équipés pour la recharge de véhicules électriques en suivant les recommandations du cahier technique SIA 2060, du 1^{er} juin 2020. L'équipement minimum obligatoire du bâtiment comprend :</p> <ul style="list-style-type: none"> a) une introduction électrique permettant une extension de l'infrastructure de recharge à l'ensemble des places de stationnement de l'ouvrage (niveau A); b) l'installation d'un tableau de répartition dimensionné de façon à réserver suffisamment d'espace pour les dispositifs de protection électrique et les éventuels compteurs, tel que défini au point 2.4.1.2 du cahier technique SIA 2060, du 1^{er} juin 2020; c) un système de gestion de puissance dès 5 points de recharge. <p>Dans le cas de places mutualisées, 10% des places de stationnement doivent être électrifiées. Dans le cas de places attribuées, un pourcentage de 20% est retenu (niveau C).</p>	

4.3 Programmi di incentivazione

4.3.1 Canton Berna

	Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione			
Ladeinfrastruktur (Basisinstallation) in Einstellhallen bei nicht-öffentlichen Parkplätzen	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur zum Laden von Elektrofahrzeugen auf nicht öffentlichen Parkplätzen in bestehenden Einstellhallen, die vor dem 1. Januar 2023 rechtskräftig bewilligt wurden. Es sind mindestens 10 Parkplätze auszurüsten. Als Basisinfrastruktur gilt die fest mit einer Einstellhalle verbundene Elektroinfrastruktur, an	Eigentümerinnen und Eigentümer von nicht-öffentlichen Parkplätzen	Der Förderbeitrag liegt bei max. 35 % der Anlagekosten. Beiträge über CHF 200'000.00 werden nicht linear berechnet, der Beitragssatz reduziert sich mit zunehmender Gesamtsumme.

welche die einzelnen Ladestationen angeschlossen werden können. Die Basisinfrastruktur sieht folgende Elemente vor: Netzanschluss, Unterverteilung Elektroinstallation (inkl. Sicherungen, Zähler und Lastmanagement), Stromverteilung (Flachbandkabel oder Stromschiene) und Kommunikationsinfrastruktur, was der Ausbaustufe C «Power to Garage/ Parking» des Merkblattes SIA 2060 entspricht

Bidirektionale DC-Ladestationen	Förderberechtigt sind bidirektionale (DC)-Ladestationen zur Nutzung von V2X-Anwendungen. Die Ladestation ist förderberechtigt, wenn die Definition der Bidirektionalität und der DC-Ladung gemäss SIA 2060 erfüllt ist.	Eigentümerinnen und Eigentümer Der Förderbeitrag liegt bei max. 35% der Anlagekosten.
Informationsanlässe und Weiterbildung	Förderberechtigt sind Aus- und Weiterbildungen sowie die Information und Beratung im Energiebereich. Die Schwerpunkte liegen bei der Professionalisierung der planenden und ausführenden Fachleute sowie bei der Bauherreninformation in effizienter Energienutzung, in baulicher Erneuerung und zum Einsatz erneuerbarer Energien.	Anbieter von Weiterbildungskursen für Planer und Unternehmer sowie von Informationsveranstaltungen für Hausbesitzer, Verwaltungen, usw. im Energiebereich. Reine Firmenveranstaltungen (z.B. Tag der offenen Tür) können nicht unterstützt werden. Der Förderbeitrag liegt bei max. 50% der anrechenbaren Kosten.

Per maggiori informazioni sui programmi di incentivazione del Canton Berna e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link](#).

4.3.2 Canton Sciaffusa

	Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione			
Erschliessung Ladeinfrastruktur	Förderberechtigt ist die Erschliessung der Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern, Industrie-/Gewerbe- und Bürogebäuden (SIA-Gebäudekategorien I, III und IX). Die Erschliessung beinhaltet die Erstellung der fest mit dem Gebäude verbundenen Elektroinfrastruktur für die Stromversorgung des Elektrofahrzeugs. Nicht zu der Erschliessung gehören die Ladestationen.	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei 25% der Investitionskosten.
Bidirektionale Ladestation	Beitragsberechtigt sind stationäre bidirektionale Gleichstrom-Ladestationen (DC) an privaten Parkplätzen von Ein- oder Mehrfamilienhäusern, welche mit einer Solarstromanlage im Eigenverbrauch gekoppelt sind. Pro Gebäude kann nur ein Gesuch eingereicht werden. Es werden ausschliesslich Neuanlagen gefördert. Die bidirektionale Ladestation entspricht der Definition und Anforderungen Merkblatt SIA 2060:2020 Ausbaustufe D (ready to charge).	Eigentümerinnen und Eigentümer	Einmaliger Investitionsbeitrag pro Ladestation: CHF 2'000.00 Der Förderbeitrag beträgt maximal 25% der Gesamtinvestitionen der geförderten Massnahme. Er ist auf CHF 50'000 bzw. 25 Ladestationen begrenzt.

Per maggiori informazioni sui programmi di incentivazione del Canton Sciaffusa e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link](#).

4.3.3 Canton Zurigo

	Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione			
Der Anschluss zu Hause	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur für Ladestationen bis zur horizontalen Zuleitung unmittelbar über den Parkplätzen in Ein- oder Mehrparteiengebäuden (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Die Förderung ist ausschliesslich für die Nachrüstung von bestehenden Gebäuden möglich.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkplätzen und/oder Immobilien	Pauschalbetrag von CHF 500.00 pro Parkplatz bis zu einer Gesamtanzahl von 15 Parkplätzen. Ab dem 16. Parkplatz reduziert sich der Beitrag auf CHF 300.00 pro zusätzlichem Parkplatz.
Das Elektroauto als Speicher	Förderberechtigt sind bidirektionale DC-Ladestationen an privaten Parkplätzen in Ein- oder Mehrparteiengebäuden (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Die Förderung ist für Bewohnerparkplätze in Bestand und Neubau möglich.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Parkplätzen und/oder Immobilien	Pauschalbeitrag von CHF 2'000.00 pro bidirektionaler DC-Ladestation.
Die Ladestation im Quartier	Förderberechtigt ist die Nachrüstung von bestehenden Anwohnerparkplätzen an siedlungsorientierten Strassen mit Ladestationen inkl. notwendiger Basisinfrastruktur (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060).	Gemeinden	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF 3'000.00 pro Parkplatz und CHF 450'000.00 pro Gemeinde.
Laden am Mobilitäthub	Förderberechtigt ist die Ausrüstung abseits der Zentren gelegenen	Gemeinden und Betreibende von Park+Ride-	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und

Park+Ride-Anlagen sowie Anlagen und Carsharing-Carsharing-Standorten mit Unternehmen AC-Ladestationen und Basisinfrastruktur (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Förderberechtigt sind sowohl bestehende als auch neue Anlagen.

beträgt max. CHF 3'000.00 pro Parkplatz und CHF 60'000.00 pro Gesuch. Bei einer Teilförderung nur der Basisinfrastruktur liegt der max. Beitrag bei CHF 500.00 pro Anschlusspunkt, bei einer Teilförderung einer Ladestation bei CHF 2'500.00 pro Ladestation.

Der Anschluss fürs Firmenfahrzeug

Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur bis zur horizontalen Zuleitung unmittelbar über den Parkplätzen für Ladestationen auf Parkplätzen an einem Standort eines Unternehmens, die von der Geschäftsflotte (im Eigentum des betroffenen Unternehmens) genutzt werden (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Die Förderung ist ausschliesslich für die Nachrüstung von bestehenden Gebäuden möglich.

Unternehmen (z.B. Gewerbe, Logistikunternehmen)

Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF 60'000.00 pro Gesuch.

Beratung einholen

Förderberechtigt sind Beratungsleistungen durch Energieversorgungsunternehmen und private Anbietende bezüglich des Baus und Standorts von Ladestationen, respektive zur Förderung der Elektromobilität

Gemeinden und Unternehmen

Der Fördersatz liegt bei 30% der Beratungskosten und beträgt max. CHF 10'000.00 pro Gesuch.

I programmi di incentivazione si basano sulla [decisione del Consiglio degli Stati 909/2022](#). Per maggiori informazioni sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi e sugli ulteriori programmi di incentivazione del Canton Zurigo, consultare anche il [Förderreglement Ladeinfrastruktur](#) e il seguente [link](#).

4.3.4 Canton Lucerna

	Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione			
Elektro-Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiegebäuden	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur in bestehenden Mehrparteiegebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten in Anlehnung an die Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060. Zur Stromverteilung wird zwingend ein Flachbandkabel oder eine Stromschiene verlangt. Ladestationen, welche direkt am Wohnungszähler angeschlossen sind, sind nicht förderberechtigt. Ebenfalls nicht förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur in Neubauten.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Mehrparteiegebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten	Der Beitrag an die Basisinfrastruktur beträgt CHF 400.00 pro mit Strom erschlossenem Parkplatz. Der Förderbeitrag beträgt insgesamt höchstens 30% der Gesamtinvestitionskosten und max. CHF 100'000.00 pro Mehrparteiegebäude oder gemeinsamer Infrastruktur (Einstellhalle).

Per maggiori informazioni sui programmi di incentivazione del Canton Lucerna e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link ↗](#).

4.3.5 Canton San Gallo

	Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione			
Ladeinfrastruktur in bestehenden Einstellhallen	Förderberechtigt sind Infrastrukturanlagen mit Lastmanagement zum elektrischen Laden von Elektrofahrzeugen in nicht-öffentlichen Einstellhallen von bestehenden Bauten mit einer Baubewilligung, die vor dem 31. Dezember 2020 rechtskräftig erteilt wurde.	Eigentümerinnen und Eigentümer von Liegenschaften	Für das Einrichten der Anschlussleitung beträgt der Beitrag CHF 300.00 je eingerichteten Parkplatz. Es wird nur einmal ein Beitrag an die Installation der Ausbaustufe C1/C2 gewährt. Der Förderungsbeitrag an das Einrichten der Anschlussleitung beträgt

Gefördert wird das Einrichten der Anschlussleitung einschliesslich der elektrischen Schutzrichtungen sowie allfälliger Stromzähler (in Anlehnung an Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060), wenn gleichzeitig mindestens vier betriebsbereite Ladestationen installiert / verbaut werden (Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060). Gefördert werden zudem neu erstellte Ladeinfrastrukturen (Ausbaustufe C1) sowie Kauf und Installation von betriebsbereiten Ladestationen (Ausbaustufe D).

höchstens CHF 25'000.00 und höchstens 35% der Investitionskosten. Beim Einrichten betriebsbereiter Ladestationen (Ausbaustufe D) wird der Kauf von Ladestationen mit CHF 800.00 je Parkplatz unterstützt bei einer Mindestanzahl von vier Ladestationen. Der Förderungsbeitrag beträgt höchstens 50% der Investitionskosten. Die nachträgliche Installation von betriebsbereiten Ladestationen wird ebenfalls gefördert, wobei eine Mindestanzahl von vier Ladestationen installiert werden muss.

Nel Canton San Gallo la Energieagentur St. Gallen GmbH è impegnata sul fronte della promozione energetica. Di essa fanno parte il Canton San Gallo, la città di San Gallo, l'associazione dei sindaci di San Gallo (VSGP) e la St. Gallisch-Appenzellische Kraftwerke AG. Per maggiori informazioni sul programma di incentivazione e sulle condizioni per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link](#); i presupposti generali sono definiti nell'ordinanza cantonale sui contributi di incentivazione ai sensi della legge sull'energia «Verordnung über Förderungsbeiträge nach dem Energiegesetz (En-FöV)» [sGS 741.12](#).

4.3.6 Canton Ginevra

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione		
Subvention borne électromobilité : parking individuel	• Borne installée dans une propriété privée pour un usage individuel en lien direct avec un ou des logements, située dans le canton de Genève	Tout particulier résidant sur le canton de Genève peut faire une demande de subvention pour la pose d'une borne de recharge électrique pour un véhicule sur un parking individuel lié à La subvention s'élève à 50% des frais d'achat et d'installation, mais au maximum à 1'000

- Borne de recharge spécifique aux véhicules électriques (et non pas une simple prise) affectée à un lieu d'habitation
 - Installateur agréé et contrôle OIBT (Ordonnance sur les installations électriques à basse tension) de l'installation
 - Borne avec accès non payant et ne faisant pas partie d'un réseau de bornes
 - Requérant: personne physique
 - La subvention doit être sollicitée au plus tard dans les 6 mois après les travaux, selon les dates des factures
- son logement et se situant aussi dans le canton.
- Une personne morale (entreprise) ne peut pas bénéficier de cette subvention.
- CHF pour une borne individuelle.
- La subvention s'élève à 50% des frais d'achat et d'installation, mais au maximum à 2'000 CHF pour une borne mutualisée (borne dont l'usage est partagé entre plusieurs habitants).

Subvention borne électromobilité : parking collectif

- Borne installée dans un parking collectif en propriété privée en lien direct avec des logements situés dans le canton de Genève.
 - Dans le cas de bornes à usage mutualisé, son accès doit être ouvert à toutes les personnes habitant/occupant le site.
 - Borne de recharge spécifique aux véhicules électriques (et non pas une simple prise) affectée à un lieu d'habitation.
 - L'installation doit être conforme à l'OIBT (Ordonnance sur les installations électriques à basse tension).
 - Borne avec accès non payant et ne faisant pas partie d'un réseau de bornes.
- Toute personne physique ou morale peut faire une demande de subvention pour un projet d'installation de bornes électromobilités dans un parking collectif lié à des logements situés dans le canton de Genève.
- La subvention s'élève pour une:
- borne à usage individuel dans un parking collectif: 50% des frais d'achat et d'installation, mais au maximum 1'000 CHF.
 - borne à usage mutualisé dans un parking collectif : 50% des frais d'achat et d'installation, mais au maximum 2'000 CHF.

- Requêteur : personne physique ou personne morale.
- Achat et installation selon les dates des factures et après la décision de subvention.

Per maggiori informazioni sui programmi di incentivazione del Canton Ginevra e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link](#).

4.3.7 Canton Vaud

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione		
Subventions pour l'infrastructure de recharge à usage privé	La recharge dans les lieux d'habitation collective et de travail	La subvention est à destination des acteurs privés, en premier lieu les propriétaires de logements. Elle s'adresse également aux entreprises et organisations propriétaires de leurs locaux, mettant des places de parking à disposition de leurs employés. Il s'agit d'une aide unique à l'investissement, destinée à équiper un bâtiment existant.
Subventions pour l'infrastructure de recharge à usage public	Cette mesure vise à faciliter la recharge de substitution (au travail ou à domicile) pour les automobilistes sans place de parc privative, ainsi que la recharge à destination (lieux d'achats, de restauration, de loisirs, etc.).	La subvention a pour but d'accélérer l'installation de bornes de recharge publique, dans les parkings publics, qu'ils soient en mains privées ou municipales, ainsi que les places de parc en voirie. Elle s'adresse aussi aux parkings existants à usage semi-public (à savoir les visiteurs de commerces, hôtels, centres de loisirs, etc). Il est question de favoriser un grand nombre de points de recharge au lieu d'un
		A compter du 1er juillet 2023, les montants versés vont de CHF 400 à 800.- par point de charge, et couvrent au maximum 50% des coûts totaux. Les conditions d'octroi sont détaillées dans le formulaire de demande.
		Les montants versés vont de CHF 500 à 3'000.-, et couvrent au maximum 50% des coûts totaux. Les conditions d'octroi sont détaillées dans le formulaire de demande.

petit nombre de bornes de recharge rapide.

Subventions pour les études territoriales sur la mobilité électrique	<p>La réalisation d'études surcommunes ou aux groupements de communes la mobilité électrique cette mesure d'encouragement vise à :</p> <ul style="list-style-type: none">• accélérer le remplacement des voitures à combustion par des voitures électriques,• favoriser en premier lieu la mobilité électrique partagée et l'alimentation d'origine renouvelable• accélérer le déploiement des infrastructures publiques de recharge. <p>Classées en trois catégories combinables, les études subventionnées peuvent concerner :</p> <ul style="list-style-type: none">• la stratégie (analyse des besoins, projections, objectifs, axes stratégiques, etc.),• le plan d'actions (définition, élaboration et mise en œuvre de mesures),• l'accompagnement (choix technologiques, fournisseurs, monétisation, emplacements, appel d'offres, etc.).	<p>Les aides financières prévues dans le cadre du présent programme sont destinées aux collectivités vaudoises. Le montant de la subvention couvre en principe 50% des coûts des études. Le montant est toutefois plafonné à CHF 10'000.-. Lors de regroupement de communes le montant plafond de 10'000.- peut être augmenté en fonction du bassin de population. Les études, dont le montant total est inférieur à CHF 5'000.-, ne sont pas subventionnées. Les soutiens financiers incluant d'autres parties (ex. programme Cité de l'Energie) ne peuvent pas dépasser le montant de l'étude.</p>
--	---	--

Per maggiori informazioni sui programmi di incentivazione del Canton Vaud e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link ↗](#).

4.3.8 Canton Ticino

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione		
Incentivo per l'installazione di una stazione di ricarica per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro	L'installazione di una stazione di ricarica senza gestione del carico per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro. La stazione di ricarica deve essere fissata in modo permanente al muro o su di un supporto dedicato. La stazione di ricarica deve avere una potenza nominale minima di 3.7 kW L'installazione di un impianto di ricarica per veicoli elettrici a domicilio o presso datori di lavoro, dotato di un sistema di gestione del carico centralizzato.	L'incentivo è destinato ai privati ed è concesso ai datori di lavoro solo se la stazione di ricarica è destinata ad uso esclusivo del personale impiegato. Stazione di ricarica senza gestione del carico: Fr. 500.- per stazioni di ricarica monodirezionali; Fr. 4'000.- per stazioni di ricarica bidirezionali. Impianto di ricarica dotato di un sistema di gestione del carico centralizzato: Fr. 1'200.- a stazione di ricarica installata; Fr. 4'000.- a stazione di ricarica bidirezionale installata.

Per maggiori informazioni sul programma di incentivazione del Canton Ticino e sulle condizioni per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link](#) e il [Decreto esecutivo concernente gli incentivi per l'acquisto di veicoli, motoveicoli, quadricicli e tricicli elettrici, lo sviluppo di infrastrutture di ricarica e la messa fuori circolazione di veicoli inquinanti, 8.3.2023](#).

4.4 Legislazione fiscale

4.4.1 Canton Berna

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
BSG 661.312.51 - Verordnung über Unterhalts-, Betriebs- und Verwaltungskosten von Grundstücken (VUBV)	Art. 1a Investitionskosten, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen ¹ Als Investitionskosten, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen (Art. 36 Abs. 1a StG), gelten Aufwendungen für Massnahmen, die zur	Unterhaltskosten können in der jährlichen Steuererklärung als Abzüge geltend gemacht werden (Art. 36 Steuergesetz StG, BSG 661.11). Werden an

rationellen Energieverwendung oder zur Nutzung erneuerbarer Energien beitragen.

² Diese Massnahmen beziehen sich mit Ausnahme derjenigen gemäss Artikel 36 Absatz 1c StG auf den Ersatz von veralteten und die erstmalige Anbringung von neuen Bauteilen oder Installationen in bestehenden Gebäuden.

³ Werden die Massnahmen durch öffentliche Gemeinwesen subventioniert, so kann die steuerpflichtige Person nur die Kosten abziehen, die sie selbst trägt.

⁴⁻⁵ ...

bestehenden Gebäude Investitionen, die dem Energiesparen oder Umweltschutz dienen, getätigt, sind die Kosten dafür abziehbar. Im [Merkblatt 5](#) der Steuerverwaltung des Kantons Bern ist detailliert dargestellt, welche Kosten in diesem Zusammenhang in Abzug gebracht werden können. Abzugsfähig sind u.a. E-Ladestationen, falls diese mit einer eigenen Photovoltaikanlage gespeisen werden.

4.5 Legislazione ambientale

4.5.1 Canton Basilea Città

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
SG 780.100 - Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) ↗	§ 16a Lademöglichkeiten für Elektroautos Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen.	Der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt hat bereits ein Darlehen an den regionalen Energieversorger IWB für den Bau von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen in der blauen Zone bewilligt. Nähere Informationen sind im Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität an den Grossen Rat ↗ zu finden. Darüber hinaus will der Regierungsrat gemäss Medienmitteilung vom 12.07.2023 ↗ den Aufbau von Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkhäusern und Parkieranlagen fördern. Mit einem neu eingerichteten Fonds sollen die Kosten von

Grundinstallationen für Ladeinfrastrukturen gefördert werden. Diesen Ratsschlag legt der Regierungsrat nun dem Grossen Rat vor. Weitere Informationen sind im [Ratsschlag zur Förderung der Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Parkierungsanlagen an den Grossen Rat ↗](#) zu finden. Der Ratsschlag befindet sich zum Zeitpunkt der Veröffentlichung dieses Leitfadens in der parlamentarischen Beratung. Die damit einhergehenden Änderungen sind nachfolgend dargestellt.

Geplante Anpassungen Umweltschutzgesetz Basel-Stadt gemäss [Ratsschlag zur Förderung der Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Parkierungsanlagen an den Grossen Rat ↗](#)

Neue Fassung

§ 16a Lademöglichkeiten für Elektroautos

¹ Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen.

² Der Kanton fördert die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Elektroautos auf privatem und öffentlichem Grund.

§16b Finanzielle Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos

¹ Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektroautos in öffentlich zugänglichen Parkhäusern und auf privatem Grund wird bis einschliesslich zum Jahr 2030 finanziell gefördert.

² Für die Ausrichtung von Förderbeiträgen und die Finanzierung der damit verbundenen Vollzugskosten wird ein Fonds gebildet.

³ Die Mittel des Fonds dürfen auch für die Deckung eines allfälligen Fehlbetrags aus dem mit Grossratsbeschluss vom 14. April 2021 bewilligten Darlehen an die Industriellen Werke Basel für die Finanzierung von 200 öffentlich zugänglichen Ladestationen auf Allmend verwendet werden.

⁴ Der Fonds besteht bis zur vollständigen Deckung der in Abs. 2 und 3 genannten Kosten. Ein bei

Die erwähnten Gesetzesbestimmungen sind noch nicht in Kraft. Durch die geplanten Änderungen soll eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die Bildung eines Fonds zur Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkhäusern und Parkierungsanlagen geschaffen werden. Eine solche gesetzliche Grundlage wird gemäss § 42 Abs. 5 Finanzhaushaltsgesetz ([SG 610.100 – Gesetz über den kantonalen Finanzhaushalt ↗](#)) ausdrücklich verlangt.

seiner Auflösung bestehender Überschuss wird dem Stromsparfonds zugewiesen.

§ 16c Finanzierung des Fonds

¹ Der Fonds wird durch einen auf dem Strombezug aus dem öffentlichen Stromnetz bei Ladevorgängen erhobenen Zuschlag zur Elektrifizierung der motorisierten Mobilität (ZEM) und durch allfällige Förderbeiträge des Bundes gespeist.

² Der ZEM beträgt höchstens 2.5 Rp./kWh und wird vom Regierungsrat festgelegt.

³ Ausgenommen von der Erhebung des ZEM sind unter Vorbehalt der Installation eines separaten, für die Erhebung des ZEM vorgesehenen Zählers:

- a) bei Inkrafttreten der §§ 16b ff. bereits bestehende Ladeinfrastrukturen;
- b) Ladeinfrastrukturen, für deren Erstellung und Erweiterung keine Förderbeiträge gewährt werden.

⁴ Der Regierungsrat kann Mittel aus dem Fonds Energieförderabgabe in den neuen Fonds übertragen. Diese Mittel sind zu einem späteren Zeitpunkt soweit möglich wieder in den Fonds Energieförderabgabe zurück zu überweisen.

16d Befristung des ZEM

¹ Der ZEM wird längstens bis zur Deckung der Förderbeiträge für die Ladeinfrastruktur für Elektroautos sowie eines Fehlbetrags gemäss § 16b Abs. 3 erhoben.

² Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Erhebung des ZEM einzustellen, wenn dessen Zweck gemäss Abs. 1 erreicht ist.

§ 16e Fördergegenstand

¹ Förderbeitragsberechtigt sind die Neuerstellung und die Erweiterung von:

- a) Ladeinfrastrukturen in staatlichen und privaten öffentlich zugänglichen Parkhäusern;
- b) Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund;
- c) Ladeinfrastrukturen von Carsharing-Anbieterinnen und -Anbietern auf Allmend.

§ 16f Förderkriterien

¹ Förderbeitragsberechtigt sind Ladeinfrastrukturen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt.

² Die Ladeinfrastruktur umfasst die Grundinstallation unter Ausschluss der Ladestationen.

³ Förderbeiträge werden nur ausgerichtet, wenn die Ladeinfrastruktur mit einem separaten Stromzähler für die Erhebung des ZEM ausgerüstet wird.

§ 16g Förderumfang

¹ Die Höhe der Förderbeiträge hängt vom Fördergegenstand ab und beträgt

- a) bei Ladeinfrastrukturen in staatlichen und privaten öffentlich zugänglichen Parkhäusern 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 3'500 pro Ladepunkt;
- b) bei Ladeinfrastrukturen auf privatem Grund 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 1'300 pro Ladepunkt;
- c) bei Ladeinfrastrukturen von Carsharing-Anbieterinnen und -Anbietern auf Allmend 60% der Kosten der Grundinstallation, maximal aber Fr. 7'500 pro Ladepunkt.

§ 16 h Rückforderung

¹ Unrechtmässig ausbezahlte Förderbeiträge können von der zuständigen Behörde zurückgefordert werden.

² Der Rückforderungsanspruch verjährt, wenn er nicht innert einem Jahr ab dem Zeitpunkt geltend gemacht wird, in dem die zuständige Behörde vom Eintritt des Umstandes Kenntnis erhalten hat, welcher die Rückerstattungspflicht begründet, jedoch spätestens zehn Jahre nach der unrechtmässigen Auszahlung.

§ 16i Vollzug

¹ Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten betreffend die Errichtung und Verwaltung des Fonds und die Gewährung von Förderbeiträgen in einer Verordnung.

§ 17 Finanzielle Unterstützung von Parkieranlagen

¹ Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Parkieranlagen für motorisierte Privatfahrzeuge durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.

² Dieses Verbot gilt nicht für

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;
- b) Anwohnerparkplätze in Quartierparkings nach § 19^{bis};
- c) Ladeinfrastrukturen für Elektroautos.

§ 19^{ter} Mobilitätsfonds

¹ Aus 80% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Pendlerinnen und Pendler und der Parkkarten für Besucherinnen und Besucher sowie aus 20% der Bruttoeinnahmen der Parkkarten für Anwohnerinnen und Anwohner wird ein Fonds für die im Abs. 2 genannten Verwendungszwecke gespeist. Der Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.

² Mit den Mitteln des Fonds können Projekte initiiert werden, die Planungs-, Investitions- und Betriebskosten von Massnahmen zugunsten einer umweltfreundlichen Mobilität und Parkplatznachfragereduktion in Basel-Stadt gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 mitfinanziert werden. Subsidiär können die Fondsmittel auch für die Mitfinanzierung von Park-and-Ride- und Bike-and-Ride-Anlagen gemäss § 19 und Anwohnendenparkplätze in Quartierparkings gemäss § 19^{bis} verwendet werden.

³ Der Kanton sichert mittels durchsetzbaren Vereinbarungen die Rückzahlung des Mitfinanzierungsanteils, sollte der Grund für die Mitfinanzierung nachträglich wegfallen.

⁴ Die Mittel können auch für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt verwendet werden, sofern diese Projekte zu einer umweltfreundlichen Mobilität gemäss § 13 Abs. 1 - 3 und 8 im Kanton beitragen.

⁵ Ausgaben zu Lasten des Mobilitätsfonds über einem Betrag von 1.5 Mio. Franken werden durch den Grossen Rat bewilligt. Für Projekte ausserhalb des Kantons Basel-Stadt übernimmt der Fonds maximal die Hälfte der Gesamtkosten.

⁶ Einzelheiten werden auf dem Verordnungsweg geregelt.

Die Einzelheiten zum Mobilitätsfonds sind in der [SG 780.300 – Verordnung über den Mobilitätsfonds \(Mobilitätsfondsverordnung\) ↗](#) geregelt. Über diesen Fonds wird die Aktion «Wirtschaft unter Strom» finanziert. Unternehmen im Kanton Basel-Stadt können dadurch beim Kauf von Elektrofahrzeugen von Förderbeiträgen profitieren. Unternehmen erhalten einen Beitrag von max CHF 5'000.00 bis 15'000.00 pro Fahrzeug. Nähere Informationen zur Aktion «Wirtschaft unter Strom» sind unter folgendem [Link ↗](#) zu finden.

5 Esempi di best practice dei Comuni

La seguente raccolta di esempi di best practice mostra come alcuni Comuni hanno regolamentato l'infrastruttura di ricarica all'interno della loro legislazione o con programmi di incentivazione.

Indice

- 5.1 Legislazione energetica
- 5.2 Legislazione edilizia
- 5.3 Programmi di incentivazione
- 5.4 Legislazione ambientale
- 5.5 Legislazione sugli appalti pubblici
- 5.6 Legislazione sul personale

5.1 Legislazione energetica

5.1.1 Città di San Gallo

Base giuridica	Articolo e testo / contenuto	Osservazioni
SRS 511.21 - Energiefondsreglement (EnFR) ↗	<p>4 Förderbereich Mobilität</p> <p>4.1. Ladestationen</p> <p>Art. 42 Voraussetzungen der Förderung</p> <p>Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden gefördert, wenn alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind:</p> <ul style="list-style-type: none">a) sie müssen über die private Nutzung hinaus und zeitlich uneingeschränkt zugänglich sein;b) sie müssen im Verzeichnis des LEMnet Europa e.V. mit Sitz in Ilmenau, Deutschland, eingetragen werden;c) falls es sich um eine Schnellladestation handelt, müssen mindestens die drei Steckertypen Typ 2, CHAdeMO und CCS-Combo 2 zur Verfügung stehen. <p>² Ladestationen, welche im Ostmobil-System integriert sind, werden privilegiert gefördert.</p> <p>Art. 43 Beitrag</p> <p>¹ Der Beitrag entspricht der Hälfte der Installationskosten, höchstens jedoch CHF 100 pro kW maximale Ausgangsleistung.</p> <p>² Bei privilegiert geförderten Ladestationen beträgt der Beitrag CHF 150 pro kW maximale Ausgangsleistung.</p>	<p>Die Gemeinde St. Gallen führt einen Energiefonds, um Massnahmen zur Umsetzung des Energiekonzepts finanziell zu fördern. Die Vorschriften zum Förderbereich Mobilität wurden gestützt auf Art. 15 i.V.m. Art. 7 Abs. 1 Bst. a SRS 511.2 - Energiereglement (EnR) ↗ erlassen.</p> <p>Nähere Informationen zum Förderprogramm und zu den geltenden Förderbedingungen sind unter folgendem Link ↗ zu finden.</p>

5.2 Legislazione edilizia

5.2.1 Comune di Ittigen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
Baureglement (BR) ↗	<p>Art. 432 Abs. 4</p> <p>Bei Neubauten oder neubauähnlichen Vorhaben ist die Lademöglichkeit für Gerätschaften der</p>	<p>Als geeignet gilt eine Massnahme, wenn die Ladung von Fahrrädern, Autos</p>

Elektromobilität mit technisch geeigneten Massnahmen in genügender Anzahl sicherzustellen.

u.a. in geeigneter Weise und innert nützlicher Frist nach dem Stand der Technik gewährleistet ist. Dies kann z.B. in Form eigener Ladestationen oder genügend Steckdosen der Fall sein.

5.2.2 Comune di Münsingen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
Gemeindebaureglement 2021 (GBR) ↗	Art. 26 Parkierung Anforderungen an Abstellplätze [...] ⁵ Sind bei Neubauten oder bei wesentlichen Erneuerungen 5 und mehr Autoabstellplätze Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens ist der Nachweis zu erbringen, dass mindestens alle baulichen Vorkehrungen für die Sicherstellung der E-Mobilität (Lademanagement) ausgeführt werden. Grössere Bauvorhaben mit mehr als 50 Parkplätzen sind angemessen mit Ladeeinrichtungen auszurüsten.	Grundlage bilden die Richtpläne Energie ↗ und Mobilität ↗ sowie das Energieleitbild ↗ . Die Gemeinde Münsingen verlangt für grössere Bauvorhaben ein Mobilitätskonzept, welches u.a. die Ladebedürfnisse und die Lademöglichkeiten beinhalten muss. Wegleitend sind das Merkblatt «Elektromobilität» und die Richtlinien zum Mobilitätskonzept bei Baubewilligungs- und Planungsverfahren erlassen ↗ .

5.2.3 Comune di Illnau-Effretikon

Base giuridica	Articolo e testo / contenuto	Osservazioni
400.01.01 - Bau- und Zonenordnung (BZO) ↗	10. Abstellplätze 10.1.6 Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität Bei Nutzungen, die mindestens 4 Abstellplätze gemäss Ziffer 10.1.2 erfordern, ist aufzuzeigen, wie mit den Ladebedürfnissen der Elektromobilität umgegangen wird. Die Ladebedürfnisse sind unter Annahme einer fast vollständigen Elektrifizierung aller Fahrzeuge abzuschätzen. Die Bedürfnisse sind nach Nutzungsart sowie Abstellplätzen für Bewohner / Beschäftigte resp. Besucher / Kunden auszuweisen. Es	

ist nachzuweisen, dass bei Bedarf eine Installation der notwendigen Infrastrukturen für die Elektromobilität möglich ist. Notwendige Vorinvestitionen und Installationen sind dann zu tätigen, wenn eine Nachrüstung wesentlich teurer käme.

5.2.4 Città di Sciaffusa

Base giuridica	Articolo e testo / contenuto	Osservazioni
400.4 - Verordnung über die Erstellung von privaten Abstellplätzen der Stadt Schaffhausen (Parkplatzverordnung) ↗	<p>Art. 12 Anordnung, Geometrie, Gestaltung und Ausrüstung</p> <p>¹ [...]</p> <p>² Für die E-Mobilität ist die Ladeinfrastruktur bereitzustellen. Diese richtet sich nach Art. 39a BauG und § 17d Energiehaushaltsverordnung (EHV).</p>	Die Verordnung enthält Regelungen für Neubauten und Umbauten sowie für Zweckänderungen (vgl. Art. 1). Es wird zudem auf die auf die geltende kantonale Gesetzgebung verwiesen (siehe Legislazione edilizia 4.2 Canton Sciaffusa).

5.3 Programmi di incentivazione

5.3.1 Comune di Ittigen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
Reglement über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Energieförderungsreglement (EFR) ↗	<p>Art. 7 Beitragberechtigte Massnahmen und Anlagen</p> <p>¹ Die Gemeinde fördert grundsätzlich Massnahmen zur Energieeffizienz und die Nutzung erneuerbarer Energien, wenn diese entweder auch vom Kanton im Rahmen des jeweils gültigen kantonalen Energieförderprogramms oder vom Bund im Rahmen der jeweils gültigen eidgenössischen Energieförderungsverordnung mit Beiträgen unterstützt werden oder – in Ergänzung dazu – nach Massgabe dieses Reglements (vgl. Abs. 2 Bst. d, private Haushalte, Siedlungen, Gemeindebetriebe, öffentlich zugängliche Parkplätze öffentlicher und privater Eigentümer) als beitragsberechtigte Ladeinfrastruktur Elektromobilität angesehen werden.</p> <p>² Beitragsberechtigt sind: [...]</p>	Gesetzliche Grundlage für die Beiträge aus dem Energieförderungsreglement bildet das Energieversorgungsreglement (EVR) ↗ .

d) die Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität im öffentlichen Verkehr, bei Unternehmen und bei privaten Haushalten und Siedlungen, bei Gemeindebetrieben sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher oder privater Eigentümer.

[...]

4 Der Gemeinderat bezeichnet in der Verordnung:

a) die einzelnen beitragsberechtigten Massnahmen und Anlagen aus dem kantonalen Energieförderprogramm gemäss Abs. 2 Bst. a, b und d und die nach diesem Reglement beitragsberechtigten Ladeinfrastruktur Elektromobilität.

[...]

⁵ Er passt die Verordnung an, wenn neue Massnahmen in die Energieförderprogramme aufgenommen werden, sofern und soweit jene den in Abs. 2 erwähnten Bereichen zuzuordnen sind.

Die beitragsberechtigten Ladeinfrastruktur Elektromobilität ergibt sich aus Art. 1 Abs. 2 Ziffer 4 der Energieförderungsverordnung (EFV).

Art. 9 Höhe der Förderbeiträge

¹ Die Höhe der Förderbeiträge (inkl. Mehrwertabgabe) betragen:

[...]

d) für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität nach Fördertatbestand Kanton: 10 % bis 30 % der Anlagekosten, höchstens aber 25'000 Franken pro Ladestation und 60'000 Franken pro Standort;

e) für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität nach Fördertatbestand Gemeinde:

- Wandladestationen 11 bis 22 kW: 1'000 bis 2'500 Franken pro Antrag und Ladestelle;
- Ladesäule 11 bis 22 kW: 1'000 bis 3'000 Franken pro Antrag und Ladestelle;
- Schnellladestationen > 22 kW: 180 Franken je kW, jedoch maximal 15'000 bis 25'000 Franken pro Antrag;
- Kommerzielle Ladestationen: pro Antrag 20'000 bis 40'000 Franken, nach Einzelfallbeurteilung

[...]

² Der Gemeinderat legt die Höhe der einzelnen Förderbeiträge innerhalb des Rahmens von Abs. 1 in der Verordnung fest.

³ Er passt die Höhe der Förderbeiträge den gemäss Art. 5 pro Jahr für die Ausrichtung von Förderbeiträgen insgesamt zur Verfügung stehenden Mitteln an, soweit sich dies aufgrund der Spezialfinanzierung oder der Nachfrage nach Förderbeiträgen aufdrängt.

Die Förderbeiträge werden im Anhang zur EFV (A-EFV) näher definiert.

Art. 11 Gültigkeit und Auszahlung

[...]

² Für Förderbeiträge von PVA gemäss Art. 9, Abs. 1, Bst. c und für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität gemäss Art. 9 Abs. 1 Bst. d gilt eine Auszahlungsfrist von einem Jahr ab Ausstellungsdatum des datierten und visierten Beglaubigungsformulars gemäss Abs. 4 oder der Prüfbescheinigung gemäss Abs. 5. Die Auszahlung erfolgt mittels Verfügung. Für PVA mit einer Gesamtleistung grösser 150 kWp gilt der maximale Förderbeitrag von 150 kWp.

³ Die Auszahlung der kommunalen Förderbeiträge gemäss kantonalem Förderprogramm kann mit dem beim Kanton eingereichten Abrechnungsformular inklusive der vom Kanton verlangten Beilagen verlangt werden.

[...]

⁵ Die Auszahlung der Förderbeiträge für die Ladeinfrastruktur erfordert eine Prüfbescheinigung d.h. einen Sicherheitsnachweis, SiNa, ausgestellt von Personen oder Betrieben mit Installationsbewilligung. Die Gemeinde bezeichnet im Gesuchsformular für Ladeinfrastruktur weitere benötigte Unterlagen.

⁶ Die Auszahlung der mit Verfügung zugesicherten Förderbeiträge erfolgt im Rahmen der durch die zuständigen Organe bewilligten Mittel. Es besteht kein Rechtsanspruch auf weitergehende kommunale Beitragszahlungen.

[Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Energieförderungsverordnung \(EFV\) ↗](#)

Art. 1 Beitragsberechtigte Massnahmen und Anlagen

¹ Für die Festlegung der beitragsberechtigten Massnahmen und Anlagen gemäss Art. 7 Abs. 2 EFR sind massgebend:

[...]

4) das jeweils gültige kantonale Programm erneuerbare Energien und Energieeffizienz für die danach beitragsberechtigten Ladestationen nach Art. 7 Abs. 2 Bst. d EFR und die Prüfbescheinigung nach Art. 11 Abs. 5 EFR für Ladestationen von privaten Haushalten, Siedlungen, Gemeindebetrieben und öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher und privater Eigentümer;

[...]

² Unterstützt im Sinne von Art. 7 des Reglements werden folgende Massnahmen und Anlagen:

[...]

4) Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität:

a) Ladestationen für Busse und andere vom Kanton geförderte Anlagen;

- b) Ladestationen von privaten Haushalten, Siedlungen, Gemeindebetrieben; und öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher und privater Eigentümer;
- c) Kommerzielle Ladestationen.

Art. 2 Höhe der Förderbeiträge

Die Höhe der kommunalen Förderbeiträge legt der Gemeinderat in einem Anhang zur Verordnung fest (A-EFV).

[Anhang zur Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Anhang Energieförderungsverordnung \(A-EFV\) ↗](#)

Die kommunalen Förderbeiträge (inkl. MWST) betragen ab 01. Januar 2023:

Art. 9 Abs. 1 Bst. d: Ladeinfrastrukturen Elektromobilität nach Fördertatbestand Kanton für Betriebe und ÖV-Betreiber

- Für Betriebe: 20 % des Beitrags gemäss kantonalem Förderprogramm, jedoch maximal CHF 4'000 pro Antrag
- Für ÖV-Betreiber: 20 % des Beitrags gemäss kantonalem Förderprogramm, jedoch maximal CHF 20'000 pro Antrag

Art. 9 Abs. 1 Bst. e: Ladeinfrastrukturen Elektromobilität nach Fördertatbestand Gemeinde bei Unternehmen und bei privaten Haushalten und Siedlungen, bei Gemeindebetrieben sowie auf öffentlich zugänglichen Parkplätzen öffentlicher oder privater Eigentümer (exkl. Fördertatbestände Kanton)

- Wandladestationen 11 bis 22 kW: CHF 1'800 pro Antrag und Ladestelle
- Ladesäule 11 bis 22 kW: CHF 2'200 pro Antrag und Ladestelle
- Schnelladestationen > 22 kW: CHF 180 je kW, jedoch maximal CHF 20'000 pro Antrag
- Kommerzielle Ladestationen: pro Antrag CHF 20'000 bis CHF 40'000, nach Einzelfallbeurteilung

Per maggiori informazioni sull'incentivazione dell'infrastruttura di ricarica per la mobilità elettrica nel Comune di Ittigen, consultare il seguente [link](#) ↗.

5.3.2 Comune di Yverdon-les-Bains

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione		
Subvention pour les véhicules électriques	Véhicules électriques Habitants de la commune Usage privé et professionnel	CHF 1'000.00 (max 10% du prix d'achat) Capacité de la

batterie entre 40 et 59.9 kWh Bonus: complément de CHF 1'000.- pour une capacité de batterie < 40 kWh

Per maggiori informazioni sull'incentivazione dei veicoli elettrici nel Comune di Yverdon-les-Bains e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link](#).

5.3.3 Comune di Illnau-Effretikon

	Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione			
Ladestationen (Wallbox)	Förderberechtigt sind Ladestationen (Wallbox), welche privat und öffentlich zugänglich sind und sofern ein nachgewiesener Bedarf besteht. Pro Haushalt wird maximal ein Anschluss gefördert. Neubauten sind nicht förderberechtigt.	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei 50% des Kaufpreises und beträgt max. CHF 1'500.00 pro Anschluss einer Ladestation

Per maggiori informazioni sul programma di incentivazione e sulle condizioni per l'ottenimento degli incentivi, si rimanda al programma di incentivazione globale per le energie rinnovabili e l'efficienza energetica [«Gesamtförderprogramm für erneuerbare Energie und Energieeffizienz 2022-2026»](#).

5.3.4 Città di Winterthur

	Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
Programma di incentivazione			
Beratung zu Ladeinfrastruktur	Förderberechtigt sind Beratungen zur Installation von Ladeinfrastruktur in Mehrfamilienhäusern und Gewerbeliegenschaften ab vier Parteien.	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei CHF 400.00.

Per maggiori informazioni sul programma di incentivazione della città di Winterthur e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link](#).

5.3.5 Comune di Losone

Base giuridica	Articolo e testo / contenuto	Osservazioni
Regolamento comunale concernente gli incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili e la mobilità sostenibile, 11.12.2019 ↗	<p>Art. 17 Incentivo per l'installazione di stazioni di ricarica domestiche per auto elettriche</p> <p>Sono concessi incentivi per l'installazione di stazioni di ricarica domestiche a favore dei proprietari di un veicolo elettrico domiciliati a Losone.</p> <p>L'installazione deve essere eseguita da parte di un professionista del settore e la messa in servizio autorizzata dal servizio dell'amministrazione preposto.</p> <p>Il Comune concede un importo forfettario per stazione pari a Fr. 500.—. L'importo dell'incentivo forfettario massimo è ridotto del 50% nel caso vi fosse il diritto ad altri contributi pubblici.</p> <p>Per ogni beneficiario è concesso l'incentivo per massimo una stazione di ricarica da installare sulla propria proprietà.</p> <p>Destinatari: persone domiciliate a Losone.</p>	<p>Se si ha diritto ad altri finanziamenti, il Comune fornirà solo un sostegno del 50%.</p>

5.3.6 Comune di Cadenazzo

Base giuridica	Articolo e testo / contenuto	Osservazioni
Regolamento concernente incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili o alternative e la mobilità sostenibile, 9.12.2019 ↗	<p>Art. 9 – Importi degli incentivi</p> <p>Il Municipio può erogare nei seguenti ambiti:</p> <p>[...]</p> <p>8. Acquisto di stazioni di ricarica private per veicoli elettrici</p> <p>Il contributo per singola stazione di ricarica privata per auto elettriche è stabilito dal 25% al 50% del prezzo di acquisto, ritenuto un importo massimo di CHF 200.00. La somma annua disponibile è di CHF 2'000.00.</p> <p>Destinatari: cittadini domiciliati nel Comune.</p>	<p>Il Comune si riserva la facoltà di rinunciare all'erogazione di uno o più incentivi contemplati nel presente Regolamento, in funzione dell'evoluzione finanziaria.</p> <p>Il Municipio può decidere di non erogare gli incentivi per interventi e misure che godono già di altri contributi rispettivamente altre forme di agevolazione nell'ambito di singole azioni e campagne attuate su iniziativa comunale, cantonale o federale.</p>

5.4 Legislazione ambientale

5.4.1 Comune di Köniz

Base giuridica	Contenuto	Osservazioni
825.1 - Klimaschutzreglement (KSR) ↗	<p>Zentrale Eckpunkte des Reglements</p> <ul style="list-style-type: none">• Netto-Null direkte Treibhausgasemissionen der Verwaltung bis 2035• Netto-Null direkte Treibhausgasemissionen auf dem Gemeindegebiet bis 2045• Schrittweise Reduktion der grauen Treibhausgasemissionen• Einführung einer «Spezialfinanzierung Klimaschutz» für die Massnahmen der Gemeinde. <p>Um die gesetzten Ziele zu erreichen, wurden verschiedene Handlungsschwerpunkte definiert. Einer dieser Handlungsschwerpunkte stellt der Verkehr dar. Den Verkehr gilt es soweit als möglich zu vermeiden – etwa mittels einer sinnvollen Raum- und Verkehrsplanung –, auf umweltfreundliche und flächensparende Verkehrsmittel zu verlagern und durch die Verminderung schädlicher Umwelteinwirkungen verträglich zu gestalten. Ausserdem sollen miteinander verbundene Infrastrukturen und Verkehrsmittel vernetzt werden.</p> <p>Das Prinzip vermeiden, verlagern und verträglich gestalten gilt auch für den gemeindeeigenen Dienst- und Werkverkehr. Die Fahrzeuge der Gemeindeverwaltung werden nach und nach elektrifiziert und wenn immer möglich mit Strom von den Dächern der gemeindeeigenen Liegenschaften geladen.</p>	<p>Das Klimaschutzreglement wurde am 19. Juni 2023 beschlossen und tritt voraussichtlich am 01. März 2024 in Kraft. Das KSR wird durch eine interne Weisung zur Spezialfinanzierung und zur Informationspflicht ergänzt.</p> <p>Der Gemeinderat hat zur Förderung der Elektromobilität zwei Sondernutzungskonzessionen für Schnellladestationen vergeben. Die Sondernutzungskonzession erlaubt es einem privaten Anbieter auf öffentlichem Grund Ladestationen einzurichten und auf eigene Rechnung zu betreiben. Weitere Informationen sind in folgender Medienmitteilung ↗ und unter folgendem Link ↗ zu finden.</p>

5.5 Legislazione sugli appalti pubblici

5.5.1 Comune di Münsingen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
Weisungen öffentliches Beschaffungswesen ↗	Art. 21 Ökologie, Umweltschutz Die Gemeinde Münsingen ist im Besitz des Labels „Energiestadt“ und versucht in Umweltbelangen als Vorbild zu wirken. Den beiden Themen, Ökologie und Umweltschutz, soll bei Arbeitsausschreibungen in den besonderen Bestimmungen gebührend Rechnung getragen werden.	
Weisung Gebäude- und Materialstandard ↗	8. Fahrzeuge Wenn immer möglich werden Fahrzeuge mit Elektroantrieb beziehungsweise effiziente und umweltverträgliche Fahrzeuge beschafft. Verbundlösungen mit Nachbargemeinden sind anzustreben. Nach Möglichkeit sollen auch für die Dienstleistungen von Dritten umweltverträgliche Fahrzeuge eingesetzt werden. Zur Beurteilung der Wirtschaftlichkeit wird die ganze Lebensdauer und Entsorgung des Fahrzeugs berücksichtigt. Als Grundlage für die Beschaffung von Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen dient das Merkblatt «Fahrzeuge» ↗ aus dem Kompass Nachhaltigkeit, insbesondere Kapitel 5 und 6 (Beilage 3).	Diese Weisung wirkt direkt auf die Fahrzeugbeschaffung. Der Einsatz von Elektromobilen für Aufgaben der kantonalen Verwaltung erhöht die Akzeptanz in der Bevölkerung für Elektrofahrzeuge.

5.5.2 Comune di Köniz

Base giuridica	Contenuto	Osservazioni
Merkblatt Beschaffungen ↗	Nachhaltigkeit ist ein fester Grundsatz in der Beschaffungspraxis der Gemeinde Köniz. Die Gemeinde Köniz hat einen Kriterienkatalog zur nachhaltigen Beschaffung ↗ erstellt. Dieser Katalog erhält zwingende sowie anzustrebende Kriterien, Standards und Labels für Beschaffungen der Könizer Verwaltung. Der Kriterienkatalog dient den beschaffenden Stellen als verbindliche Leitlinie. Betreffend den Fuhrpark sind folgende Vorgaben zu beachten: <ul style="list-style-type: none">• Personenwagen:<ul style="list-style-type: none">• Antrieb zwingend aus erneuerbaren Energien und möglichst hohe Energieeffizienzklasse gemäss Verwendungszweck	Weitere Informationen zur Öffentlichen Beschaffung sind unter folgendem Link ↗ zu finden.

- Anzustreben sind folgende Kriterien, Standards, Labels: eco-auto.info oder topten.ch
- Nutz- und Spezialfahrzeuge:
 - Sofern in Serienfertigung erhältlich: Antrieb zwingend aus erneuerbaren Energien und möglichst hohe Energieeffizienz gemäss Verwendungszweck
 - Bei Nutzfahrzeugen sind folgende Kriterien, Standards, Labels anzustreben: eco-auto.info oder topten.ch

5.6 Legislazione sul personale

5.6.1 Comune di Münsingen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
Personalverordnung ↗	<p>Art. 44 Reisespesen</p> <p>² Es sind grundsätzlich die öffentlichen Verkehrsmittel zu benützen. Hierfür werden ganze Billette 2. Klasse vergütet. Darin enthalten ist der Beitrag an die Kosten allfälliger privat finanzierter Halbtax- oder Generalabonnemente.</p> <p>³ Für die Mitarbeitenden stehen Mobilityfahrzeuge und E-Bikes zur Verfügung. Primär ist das E-Bike oder ein Elektro-Mobilityfahrzeug zu nutzen. Ist dieses nicht verfügbar, ist ein normales Mobilityfahrzeug zu verwenden.</p> <p>[...]</p>	