

# 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](mailto:info@laden-punkt.ch)

Pulverstrasse 13

3063 Ittigen

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

Il concetto della presente guida (versione 1 del maggio 2024) e il suo aggiornamento (versione 2 del dicembre 2025) è stata redatta con il supporto di un comitato costituito dai seguenti membri:

- Flavio Kälin, 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, Vice Segretario Generale e capo settore Trasporti, Conferenza svizzera dei direttori delle pubbliche costruzioni, della pianificazione del territorio e dell'ambiente (DCPA)
- Beat Moser, sindaco di Münsingen BE
- Reto Rigassi, Segretariato Associazione Città dell'energia
- Michelle Oswald, reflecta ag (autrice)
- Gabriel Fischer, reflecta ag (autore)
- Hanno contribuito in passato: Alois Freidhof, Ufficio federale dell'energia UFE, Marco Rupp, ex sindaco di Ittigen BE, Maude Schrey-er-Gonthier, ex responsabile dei settori politici Energia, Pianificazione del territorio e Mobilità, Associazione dei Comuni Svizzeri (ACS), Stefan Lehmann, precedentemente reflecta ag

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.

Nell'ambito dell'aggiornamento della guida sono state apportate in particolare le seguenti aggiunte: introduzione di una nuova guida online «Carica nei Comuni» (pag. 9), previsto trasferimento della scheda tecnica SIA 2020 nella norma SIA 387/5 (pag. 22), nuove prescrizioni modello dei Cantoni nel settore energetico (pag. 24), inserimento di nuovi esempi di buone pratiche dei Cantoni e dei Comuni o aggiornamento di quelli esistenti (capitoli 4 e 5).

### **Versione 2.0 del Dicembre 2025**

## 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 – 55**

### **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 56 – 69**

# 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 dal 2035 ci saranno oltre 2,1 milioni di veicoli elettrici a batteria sulle strade svizzere.<sup>1</sup> 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 pubblico<sup>2</sup> 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 7](#).

<sup>1</sup> [Studio "Verständnis Ladeinfrastruktur 2050" 7](#).

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



## Situazione politica attuale in materia di legislazione nazionale

La mozione 23.3936 «Ricarica delle auto elettriche per locatari e proprietari per piani» è stata approvata dal Consiglio degli Stati l'11 giugno 2025, dopo la precedente adozione da parte del Consiglio nazionale. Con tale decisione, il Parlamento ha incaricato il Consiglio federale di garantire l'accesso alle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici anche nei rapporti di locazione e nella proprietà per piani. Tra le misure previste figura, tra l'altro, l'esame della creazione di un diritto alla realizzazione di infrastrutture di ricarica a favore degli inquilini nonché dei proprietari di unità in condominio. L'attuazione e le disposizioni legislative concrete sono attualmente in fase di elaborazione da parte del Consiglio federale. La proposta di una corrispondente norma di legge dovrebbe essere posta in consultazione nella seconda metà del 2026.

## 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

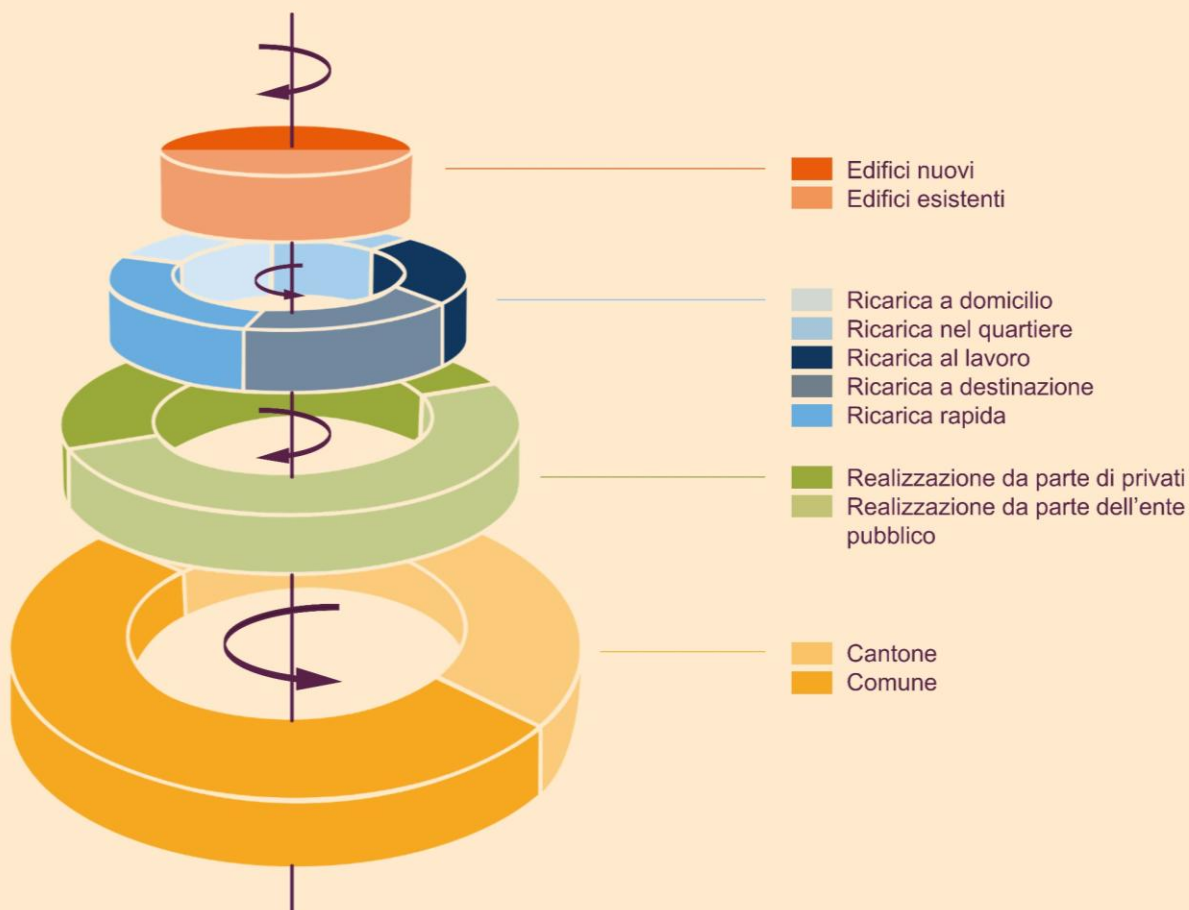
## 2.1 Contesto iniziale

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.

Per i comuni è inoltre disponibile la guida online [Carica nei Comuni](#) <sup>7</sup> di LadenPunkt. In questa guida, i responsabili e gli esperti dell'amministrazione apprendono come organizzare in modo efficace l'intero processo per un potenziamento efficiente della loro infrastruttura di ricarica.

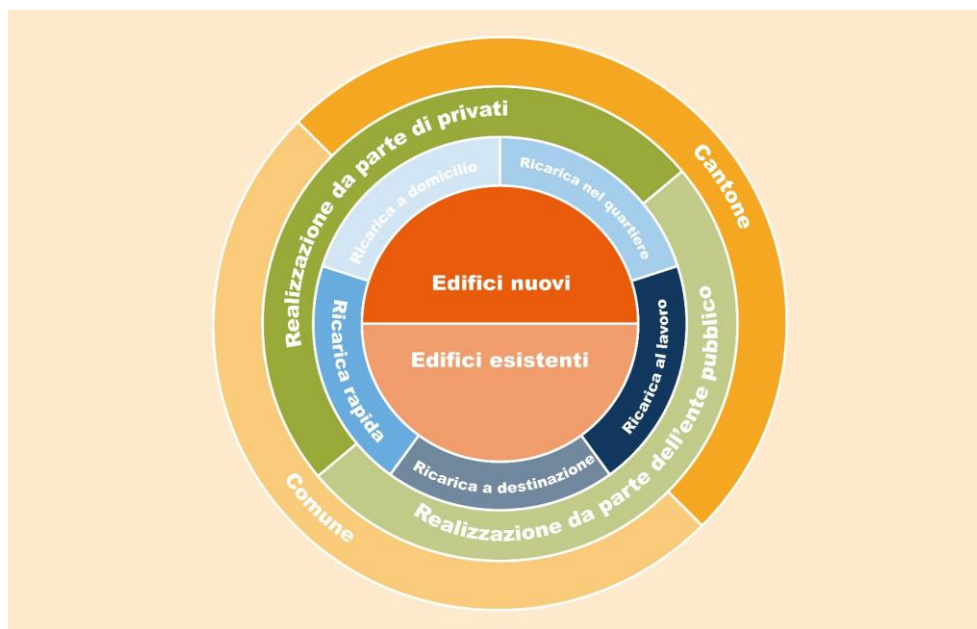
## 2.2 «Regolo dell'infrastruttura di ricarica»

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.



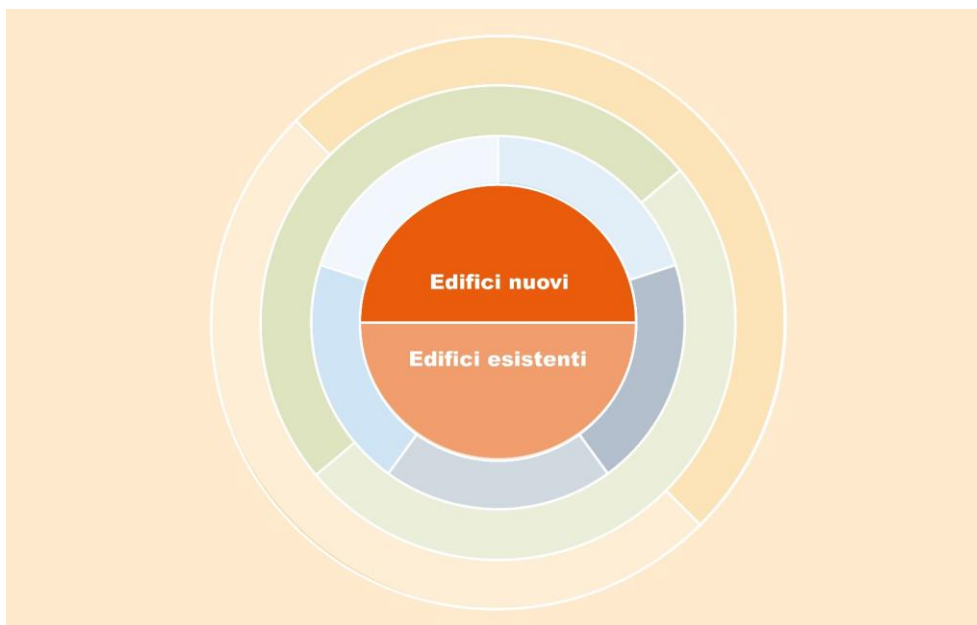
## 2.3 I dischi del «Regolo dell'infrastruttura di ricarica»

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.

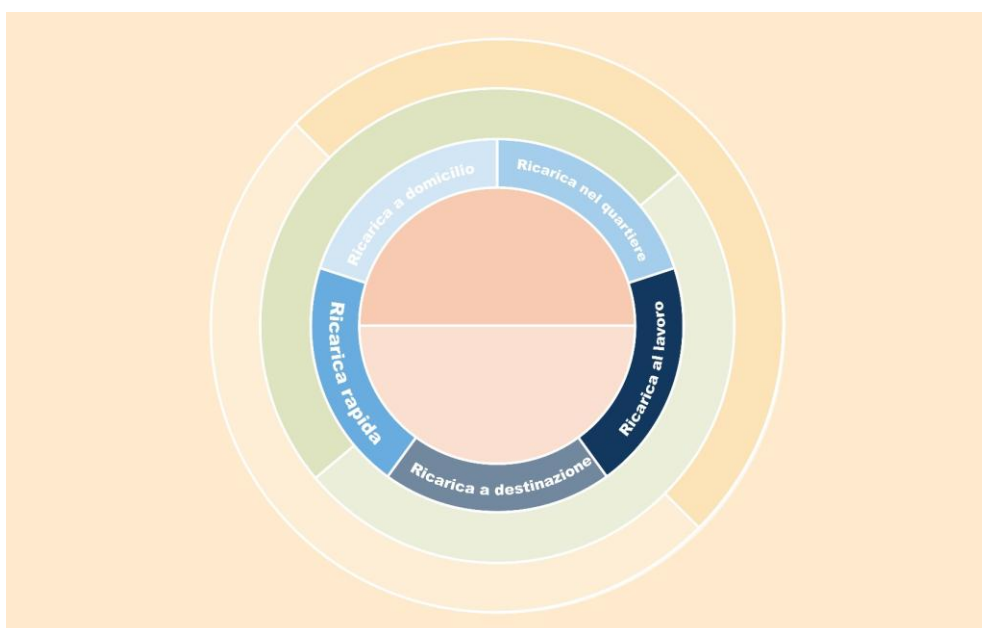


Se nel Comune o Cantone è in atto una forte attività edilizia e si prevede la realizzazione di infrastrutture di ricarica soprattutto in nuove costruzioni o in progetti analoghi a una nuova costruzione, è utile definire un quadro normativo che disciplini le attività progettuali ed edilizie ([cfr. capitolo 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 7](#). Vi si trovano anche importanti strumenti, linee guida e schede informative al riguardo.



- **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**

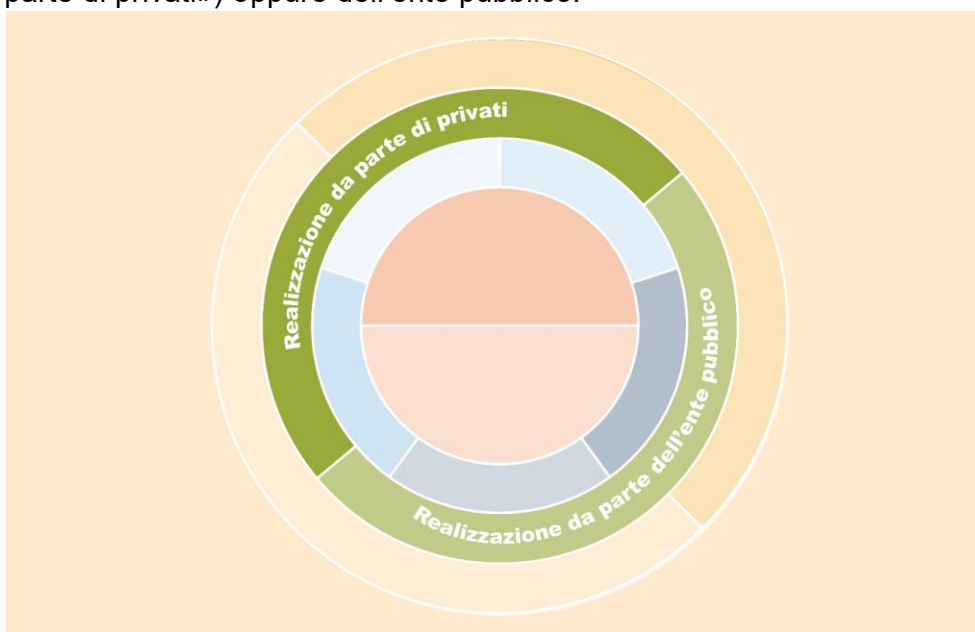
Mentre si fa spesa, si va in palestra, si è in albergo o in un parcheggio pubblico: più sono le stazioni di ricarica disponibili nel quotidiano, più flessibile diventerà caricare l'auto. Le stazioni di ricarica pubbliche sono dotate di punti di ricarica rapida o lenta e stanno diventando sempre più popolari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

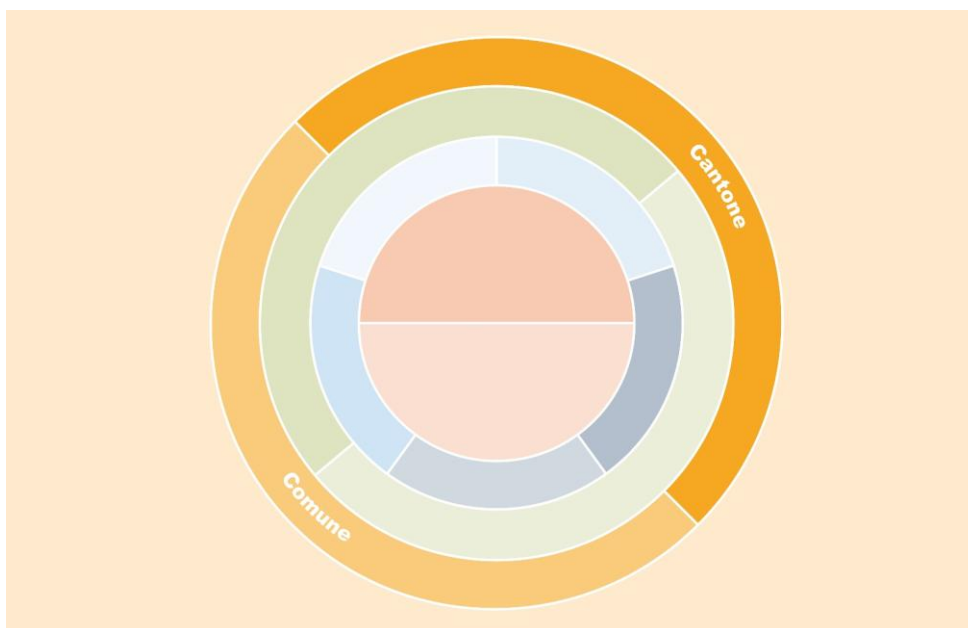
L'intervento dell'ente pubblico deve fungere da buon esempio. Spesso questa prima azione da parte dell'ente pubblico è più rapida, essendo alcune competenze direttamente di competenza dell'esecutivo. Dal punto di vista delle esigenze di ricarica bisogna ricordare che Cantoni e Comuni affittano locali 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.<sup>3</sup> 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.



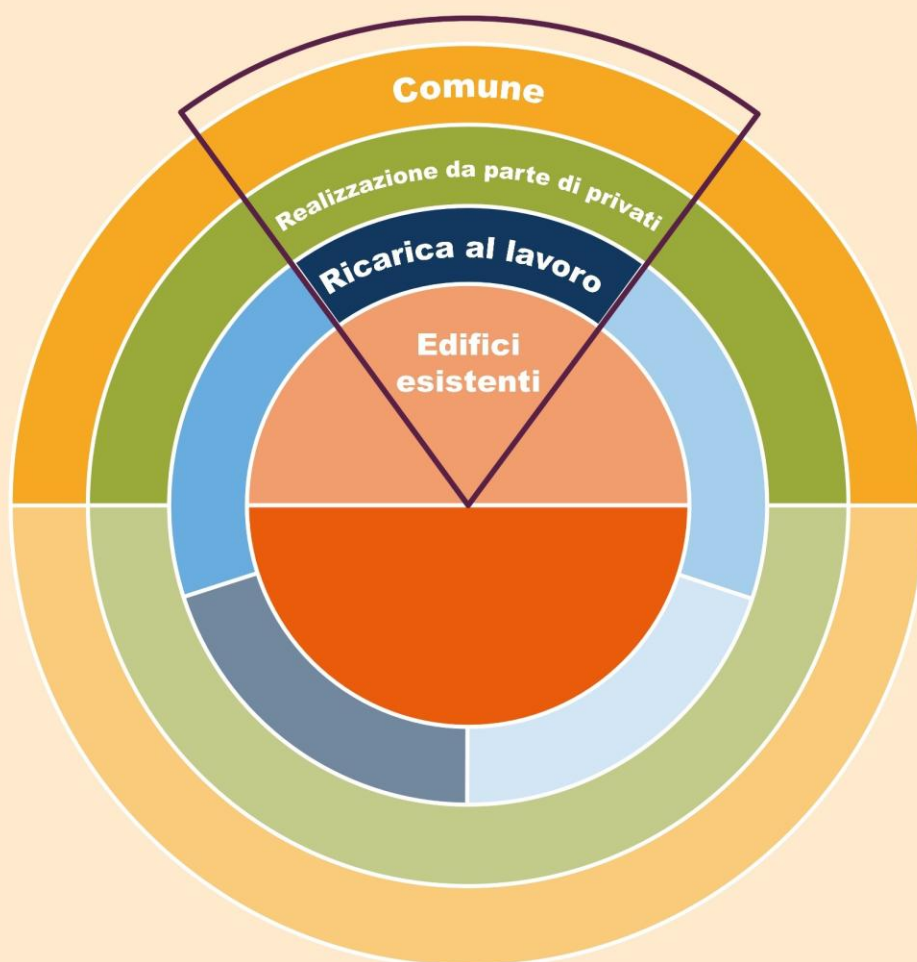
<sup>3</sup> In merito alle sfere di competenza di Confederazione, Cantoni e Comuni, [cfr. Ufficio federale dello sviluppo territoriale, Mobilità e territorio 2050: Piano settoriale dei trasporti](#) [ricarica-punto.ch](#)

## 2.4 Come utilizzare il regolo dell'infrastruttura di ricarica

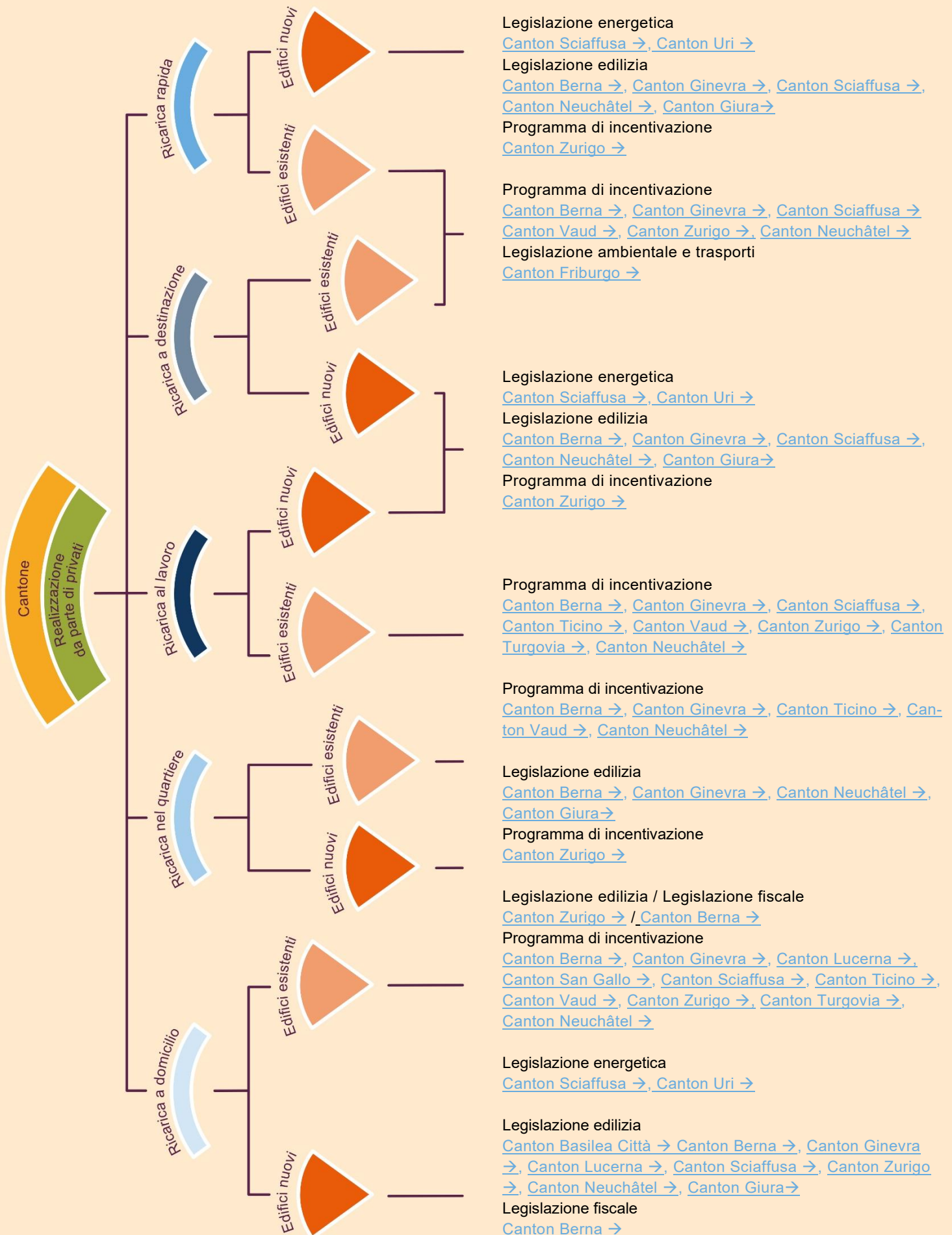
Il modello del Regolo dell'infrastruttura di ricarica è caratterizzato dal fatto che i dischi possono essere ruotati. Non importa quale di essi venga portato per primo nella posizione desiderata. Ecco qui di seguito un esempio:

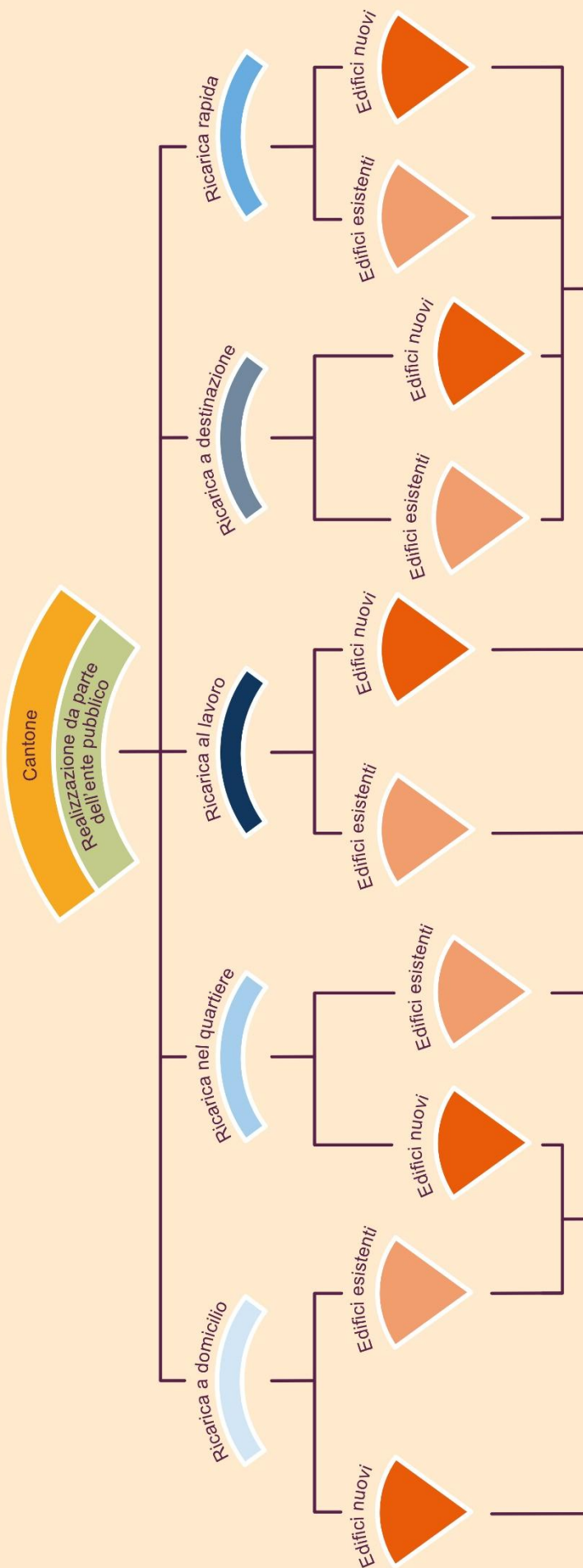
- Una segretaria comunale sta cercando esempi da altri Comuni. Il quarto disco viene impostato su «Comune».
- Il Comune ha già fatto molto da parte sua, per cui ora vorrebbe stimolare la popolazione a farsi parte attiva. Il terzo disco viene impostato su «Realizzazione da parte di privati».
- Il Comune 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, tra l'altro, nei Comuni di Ittigen, Cadenazzo e Losone, nonché nelle Città di Winterthur e San Gallo ([cfr. punto 2.6 Elenco di esempi dal punto di vista dei Comuni](#)) →.



## 2.5 Elenco di esempi dal punto di vista dei Cantoni





Legislazione energetica  
[Canton Neuchâtel](#) →  
 Legislazione edilizia  
[Canton Neuchâtel](#) →  
 Programma di incentivazione  
[Canton Zurigo](#) →, [Canton Neuchâtel](#) →  
 Legislazione ambientale e trasporti  
[Canton Basilea Città](#) →, [Canton Friburgo](#) →

Legislazione energetica  
[Canton Neuchâtel](#) →  
 Legislazione edilizia  
[Canton Neuchâtel](#) →  
 Programma di incentivazione  
[Canton Berna](#) →, [Canton Zurigo](#) →, [Canton Basilea Città](#) →

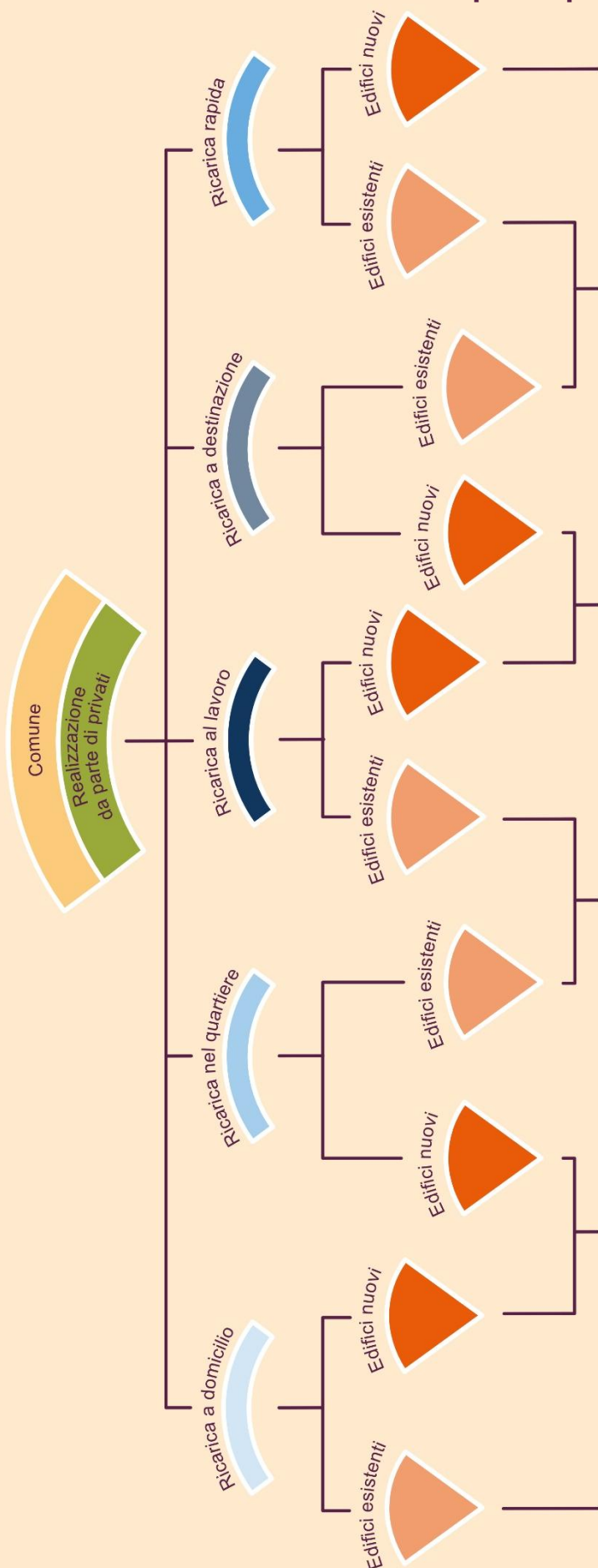
Legislazione energetica / Legislazione edilizia  
[Canton Neuchâtel](#) → / [Canton Neuchâtel](#) →  
 Programma di incentivazione  
[Canton Berna](#) →, [Canton Zurigo](#) →, [Canton Neuchâtel](#) →  
 Legislazione ambientale e trasporti  
[Canton Basilea Città](#) →, [Canton Friburgo](#) →

Legislazione energetica / Legislazione edilizia  
[Canton Neuchâtel](#) → / [Canton Neuchâtel](#) →  
 Programma di incentivazione  
[Canton Berna](#) →, [Canton Zurigo](#) →, [Canton Neuchâtel](#) →  
 Legislazione ambientale  
[Canton Basilea Città](#) →, [Canton Friburgo](#) →

Legislazione ambientale e trasporti  
[Canton Basilea Città](#) →, [Canton Friburgo](#) →  
 Programma di incentivazione  
[Canton Berna](#) →, [Canton Neuchâtel](#) →

Programma di incentivazione  
[Canton Berna](#) →, [Canton Zurigo](#)

## 2.6 Elenco di esempi dal punto di vista dei Comuni



### Legislazione edilizia

[Comune di Illnau-Effretikon](#) → [Comune di Ittigen](#) → [Comune di Münsingen](#) → [Città di Sciaffusa](#) →

Programma di incentivazione / Legislazione energetica  
[Comune di Cadenazzo](#) → [Comune di Losone](#) → [Comune di Hünenberg](#) → [Comune di Bernex](#) → [Comune di Terre di Pedemonte](#) → [Comune di Dalpe](#) →

### Programma di incentivazione / Legislazione energetica

[Comune di Cadenazzo](#) → [Comune di Bernex](#) → [Comune di Illnau-Effretikon](#) → [Comune di Ittigen](#) → [Comune di Losone](#) → [Comune di Hünenberg](#) → [Comune di Terre di Pedemonte](#) → [Comune di Dalpe](#) →

### Legislazione edilizia

[Comune di Illnau-Effretikon](#) → [Comune di Ittigen](#) → [Comune di Münsingen](#) → [Città di Sciaffusa](#) →

Programma di incentivazione / Legislazione energetica  
[Comune di Cadenazzo](#) → [Comune di Losone](#) → [Città di Winterthur](#) → [Comune di Hünenberg](#) → [Comune di Bernex](#) → [Comune di Terre di Pedemonte](#) → [Comune di Dalpe](#) →

### Programma di incentivazione / legislazione energetica

[Comune di Cadenazzo](#) → [Comune di Ittigen](#) → [Comune di Losone](#) → [Città di Winterthur](#) → [Città di San Gallo](#) → [Comune di Hünenberg](#) → [Comune di Bernex](#) → [Comune di Terre di Pedemonte](#) → [Comune di Dalpe](#) →

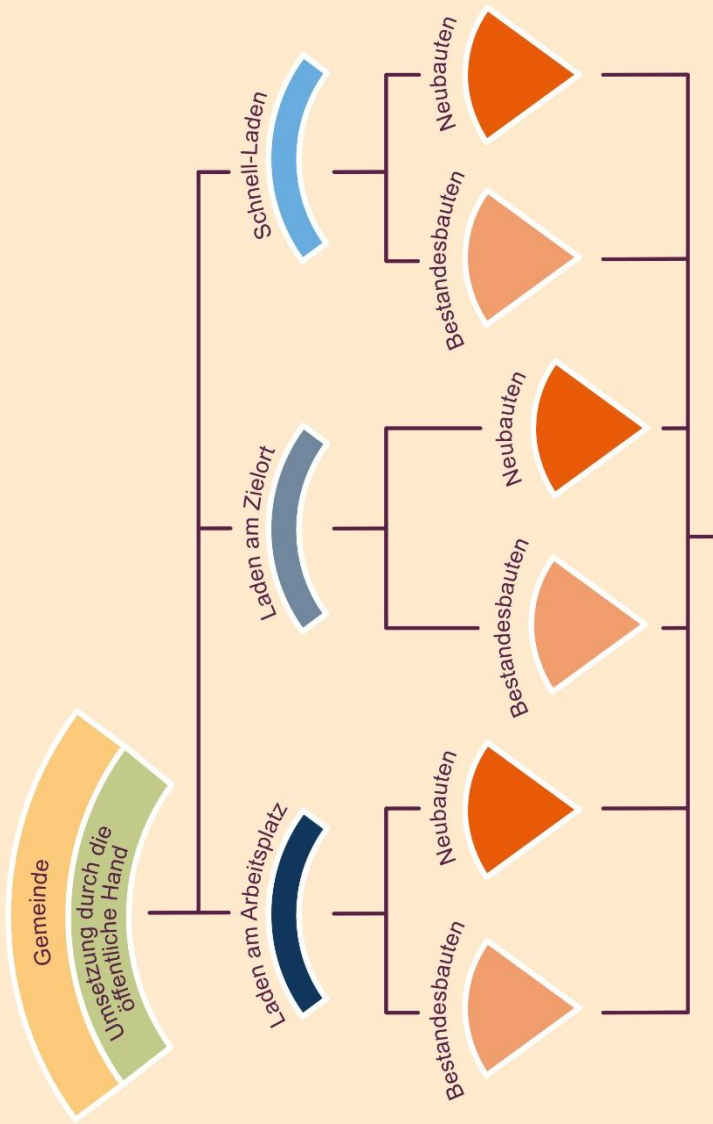
### Legislazione edilizia

[Comune di Illnau-Effretikon](#) → [Comune di Ittigen](#) → [Comune di Münsingen](#) → [Città di Sciaffusa](#) →

Programma di incentivazione / legislazione energetica  
[Comune di Cadenazzo](#) → [Comune di Losone](#) → [Città di Winterthur](#) → [Città di San Gallo](#) → [Comune di Hünenberg](#) → [Comune di Bernex](#) → [Comune di Terre di Pedemonte](#) → [Comune di Dalpe](#) →

### Programma di incentivazione

[Comune di Cadenazzo](#) → [Comune di Illnau-Effretikon](#) → [Comune di Ittigen](#) → [Comune di Losone](#) → [Città di Winterthur](#) → [Comune di Hünenberg](#) → [Comune di Bernex](#) → [Comune di Terre di Pedemonte](#) → [Comune di Dalpe](#) →



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 CO<sub>2</sub> 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 4.1.2 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 7](#) (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. Alcuni Cantoni, come ad esempio il [Canton Zurigo](#) →, prevedono inoltre una procedura di notifica semplificata per i proprietari di abitazioni private. In questo modo le stazioni di ricarica per veicoli elettrici possono essere installate più rapidamente e facilmente.»

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**<sup>4</sup> 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.

Il quaderno tecnico SIA 2060 è attualmente in fase di integrazione nella norma SIA 387/5.

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 ↗](#)).

<sup>4</sup> 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.<sup>5</sup> 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](#)) →.



#### Disposizioni modello dei Cantoni nel settore energetico

L'assemblea plenaria della Conferenza dei direttori cantonali dell'energia (EnDK) ha approvato il 29 agosto 2025 la revisione delle disposizioni modello dei Cantoni nel settore energetico ([MuKE 2025](#)). Con questa revisione, le prescrizioni energetiche armonizzate dei Cantoni per gli edifici vengono adeguate allo stato della tecnica. I Cantoni dispongono così di raccomandazioni aggiornate per l'attuazione degli obiettivi di politica energetica e climatica nel settore edilizio. Grazie a questi sviluppi, l'EnDK fornisce un contributo decisivo alla transizione energetica.

Le disposizioni modello relative alla mobilità elettrica si trovano nel Modulo 12. Gli articoli 12.1 e 12.2 si riferiscono principalmente alle nuove costruzioni.

Ulteriori informazioni sono disponibili al seguente [link](#).

<sup>5</sup> Cfr. art. 32 cpv. 2 secondo periodo della legge federale sull'imposta federale diretta ([LIFD, RS 642.11](#)) 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](#)).

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

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, Uettiligen e Wohlen ([Link](#) ↗). Anche il Comune di **Entlebuch** ([link](#) ↗) punta sull'offerta Sponti-Car e a **Erstfeld** ([link](#) ↗) è disponibile un'auto elettrica di Mobility.

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 e dei trasporti

## 4.1 Legislazione energetica

### 4.1.1 Canton Basilea Città

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

### 4.1.2 Canton Sciaffusa

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">SHR 730.100 - Energiegesetz ↗</a>	<b>Art. 11 Ladeinfrastruktur für E-Mobilität</b> <sup>1</sup> Neubauten und tiefgreifende Umbauten sind mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Der Ausbaustandard richtet sich nach der Gebäudenutzung. <sup>2</sup> Bestehende öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkplätze mit mehr als 60 Parkeinheiten sind bis 2030 mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nachzurüsten. <sup>3</sup> Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten und die Ausnahmen.	Das Energiegesetz des Kantons Schaffhausens tritt per 01.01.2026 in Kraft. Art. 11 Energiegesetz entspricht dabei dem Wortlaut von Art. 39a des Baugesetzes (siehe <a href="#">Ziffer 4.2.2 →</a> hiernach). Art. 39a des Baugesetzes wird per 01.01.2026 aufgehoben.
<a href="#">SHR – 730.101 – Energieverordnung ↗</a>	<b>§ 17d Abs. 3 (geändert), Abs. 4 (geändert)</b> <sup>3</sup> In Neubauten und tiefgreifenden Umbauten von Nichtwohnbauten sowie Parkhäusern sind ab 10 Parkplätzen bei 20 Prozent der Parkplätze einsatzbereite Ladestellen gemäss Ausbaustufe «D» vorzunehmen. <sup>4</sup> Bei bestehenden Parkhäusern und Parkplätzen im Sinne von Art. 11 Abs. 2 Energiegesetzes sind 2 Prozent der Parkplätze gemäss der Ausbaustufe «D» auszurüsten	Die Energieverordnung des Kantons Schaffhausens tritt per 01.01.2026 in Kraft. Das Inkrafttreten der Energieverordnung führt zu einer Änderung der Energiehaushaltsverordnung, namentlich werden § 17d Abs. 3 und 4 der Energiehaushaltsverordnung geändert (siehe <a href="#">Ziffer 4.2.2 →</a> hiernach).

### 4.1.3 Canton Uri

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">RB Nr. 40.7211 - Energiegesetz des Kantons Uri (EnG) ↗</a>	<b>Art. 24 Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge</b> <sup>1</sup> In Neubauten oder bei eingreifender Sanierung von Parkplätzen sind diese angemessen für die Ladung von Elektrofahrzeugen vorzubereiten. <sup>2</sup> Der Landrat regelt die Einzelheiten in einer Verordnung.	Das revidierte Energiegesetz wurde vom Landrat am 21.06.2023 verabschiedet und wurde vom Volk am 22.10.2023 angenommen. Das neue Energiegesetz ist jedoch noch nicht in Kraft, da gegen die Energieverordnung das Referendum ergriffen wurde. Weitere Informationen sind unter folgendem <a href="#">Link ↗</a> zu finden.

### 4.1.4 Canton Neuchâtel

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">Loi cantonale sur l'énergie (LCEn) ↗</a>	<b>Art. 6.5</b> L'État et les établissements de droit public désignés par le Conseil d'État équipent une partie des places de stationnement des bâtiments publics dont ils sont propriétaires de bornes de recharge électrique.	

## 4.2 Legislazione edilizia

### 4.2.1 Canton Berna

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">BSG 721.0 - Baugesetz (BauG) ↗</a>	<b>Art. 18a Ladeeinrichtung für Elektrofahrzeuge</b> <sup>1</sup> 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.
<a href="#">BSG 721.1 - Bauverordnung (BauV) ↗</a>	<b>Art. 56a Ausbaustandard der Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge</b>	

<sup>1</sup> Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge bei Neubauten im Sinne von Artikel 1 Absatz 2 der Kantonalen Energieverordnung vom 26. Oktober 2011 (KE nV) richten sich nach dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden», Ausgabe 2020.

<sup>2</sup> Die Dimensionierung der Anschlussleistung für die entsprechenden Ausbaustufen gemäss SIA-Merkblatt 2060 ist nicht bindend.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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**

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

#### **Art. T7-1 Ladestationen für Elektrofahrzeuge**

<sup>1</sup> 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**

<b>Base giuridica</b>	<b>Articolo e testo</b>	<b>Osservazioni</b>
<a href="#">SHR 700.100 - Gesetz über die Raumplanung und das öffentliche Bau-recht im Kanton Schaffhausen (Baugesetz) ↗</a>	<p><b>Art. 39a Weitere Anforderungen an Bauten und Anlagen: Ladeinfrastruktur für E-Mobilität</b></p> <p><sup>1</sup> Neubauten und tiefgreifende Umbauten sind mit einer Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge auszurüsten. Der Ausbaustandard richtet sich nach der Gebäudenutzung.</p> <p><sup>2</sup> Bestehende öffentlich zugängliche Parkhäuser und Parkplätze mit mehr als 60 Parkeinheiten sind bis 2030 mit Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge nachzurüsten.</p>	<p>Die Einzelheiten hat der Regierungsrat des Kantons Schaffhausen in der Energiehaushaltsverordnung geregelt (vgl. unten).</p> <p>Aufgrund der Schaffung des neuen Energiegesetzes und der Energieverordnung, welche beide am</p>

<sup>3</sup> Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten und die Ausnahmen.

01.01.2026 in Kraft treten, wird Art. 39a per 01.01.2026 aufgehoben (vgl. [zukünftige Version des Baugesetzes](#) <sup>7</sup>, welche ab 01.01.2026 in Kraft ist). Mit der Schaffung des neuen Energiegesetzes werden die energierechtlichen Bestimmungen aus dem Baugesetz und aus dem Elektrizitätsgesetz in ein eigenständiges Gesetz überführt (vgl. [Schreiben an die Medien aus den Verhandlungen des Regierungsrates vom 9. September 2025](#) <sup>7</sup>). Das neue [Energiegesetz](#) <sup>7</sup> sowie die [Energieverordnung](#) <sup>7</sup> sind beide im Amtsblatt für den Kanton Schaffhausen publiziert worden. Siehe [Ziffer 4.1.2](#) <sup>→</sup> hiavor.

[SHR 730.101 - Verordnung über den Energiehaushalt in Gebäuden und Anlagen \(Energiehaushaltsverordnung, EHV\)](#) <sup>7</sup>

### **§ 17d Ausbaustandard Ladeinfrastruktur für die E-Mobilität**

<sup>1</sup> Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem SIA-Merkblatt 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden».

<sup>2</sup> 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.

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

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

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

Aufgrund der neuen Bestimmungen im Energiegesetz und in der Energieverordnung hat der Regierungsrat gleichzeitig eine Änderung der Energiehaushaltsverordnung beschlossen (vgl. [Schreiben an die Medien aus den Verhandlungen des Regierungsrates vom 9. September 2025](#) <sup>7</sup>). Siehe [Ziffer 4.1.2](#) <sup>→</sup> hiavor.

<sup>6</sup> Mechanische Parkplätze sind von der Ausrüstungspflicht ausgenommen.

### 4.2.3 Canton Basilea Città

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">SG 730.100 - Bau- und Planungsgesetz (BPG)</a> <a href="#">↗</a>	<b>3.VI.6 Abstellplätze für Fahrzeuge</b> <b>3.VI.6.) Autos</b> <b>§ 74</b> [...] <sup>4</sup> 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 (vgl. unten).
<a href="#">SG 730.310 - Verordnung über die Erstellung von Parkplätzen für Personenwagen (Parkplatzverordnung, PPV)</a> <a href="#">↗</a>	<b>§ 24 Ausrüstung mit Ladestationen für Elektrofahrzeuge</b> <sup>1</sup> Ein Anteil von mindestens 25 % aller Parkplätze ist mit betriebsbereiten Ladestationen für Elektrofahrzeuge auszurüsten. <sup>2</sup> 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. <sup>3</sup> 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. <sup>4</sup> 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
<a href="#">SRL Nr. 735 - Planungs- und Baugesetz (PBG)</a> <a href="#">↗</a>	<b>§ 119a Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge</b> <sup>1</sup> Parkplätze in Einstellhallen von Gebäuden mit fünf und mehr Parkplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner oder zehn und mehr Parkplätzen für	Die jüngste Revision des PBG, welche am 01.01.2025 in Kraft getreten ist, basiert auf der

Beschäftigte sind mit einer Grundinfrastruktur für das Laden von Elektrofahrzeugen auszurüsten, bei

- Neubauten,
- einer baubewilligungspflichtigen Erweiterung oder Änderung der Einstellhalle.

<sup>2</sup> Der Regierungsrat regelt die Einzelheiten in der Verordnung.

<sup>3</sup> Die Gemeinden können in einem Reglement weitergehende Vorschriften für die Pflicht zur Erstellung der Grundinfrastruktur erlassen.

[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 ↗.](#)

[SRL Nr. 736 - Planungs- und Bauverordnung \(PBV\) ↗](#)

### § 23a Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge

<sup>1</sup> Die Anforderungen für die Ausbaustufe für Elektrofahrzeuge richten sich nach dem Merkblatt SIA 2060 «Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden» (Ausgabe 2020).

<sup>2</sup> Bei Parkplätzen für Bewohnerinnen und Bewohner sind mindestens 60 Prozent und bei Parkplätzen für Beschäftigte mindestens 20 Prozent der Parkplätze mit einer ausreichenden Anschlussleitung sowie mit Leerrohren für eine zukünftige Installation der Ladeinfrastruktur gemäss Ausbaustufe C1 «Power to garage» auszurüsten.

## 4.2.5 Canton Ginevra

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">rsGE L 5 05.19 - Règlement relatif aux places de stationnement sur fonds privés (RPSFP) ↗</a>	<b>Art. 5 Ratios de stationnement pour le logement</b> [...] <sup>6</sup> 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 <sup>er</sup> juin 2020. L'équipement minimum obligatoire du bâtiment comprend : 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 1er juin 2020; c) un système de gestion de puissance dès 5 points de recharge.  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).	

## 4.2.6 Canton Zurigo

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">700.1 Planungs- und Baugesetz (PBG) ↗</a>	<p><b>III. Lage und Gestaltung</b> <b>§ 244</b></p> <p><sup>1-3</sup> [...]</p> <p><sup>2</sup> In der Bau- und Zonenordnung können die Anforderungen an die Ausstattung der Abstellplätze genauer geregelt werden.</p>	<p>Seit August 2025 können Gemeinden die Ausstattung der Abstellplätze bei Bedarf in der Bau- und Zonenordnung genauer regeln. Dies schliesst auch Vorgaben für eine Mindesterschliessung für Ladeinfrastruktur ein. Der Kanton Zürich empfiehlt folgende Musterbestimmung als Formulierung: «Bei Neubauten und grösseren Umbauten oder Nutzungsänderungen von Parkieranlagen sind alle Bewohner- und Beschäftigtenabstellplätze mit der elektrischen Basisinfrastruktur für die Einrichtung von Ladestationen für Elektrofahrzeuge vorzubereiten (Ausbaustufe C1 gemäss SIA-Normen 2060 zur Infrastruktur für Elektrofahrzeuge in Gebäuden).»</p> <p>Weitere Informationen zur Anpassung der Planungsinstrumente durch Gemeinden und Städte sind unter folgendem <a href="#">Link ↗</a> zu finden.</p>
<a href="#">700.6 – Bauverfahrensverordnung (BVV) ↗</a>	<p><b>I. Bewilligungspflicht Befreiung</b> <b>A. Tatbestände</b></p> <p>§1. Keiner baurechtlichen Bewilligung bedürfen in Bauzonen: [...]</p> <p>k. nicht öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge an bestehenden Fahrzeugabstellplätzen.</p> <p><b>II. Meldepflicht</b></p>	<p>Dadurch, dass private Elektromobil-Ladestationen dem Meldeverfahren und nicht dem ordentlichen Baubewilligungsverfahren unterstellt werden, sind die Hürden für die Installation einer Ladestation tiefer. Dies kann indirekt zur Förderung von privaten Ladestationen beitragen.</p>

## A. Tatbestände

§2a.

<sup>1</sup> Der Meldepflicht unterliegen unter Vorbehalt von Abs. 2:

[...]

j. öffentlich zugängliche Ladestationen für Elektrofahrzeuge an bestehenden Fahrzeugabstellplätzen.

[...]

## C. Einzureichende Unterlagen

§2c.

<sup>1-4</sup> [...]

<sup>5</sup> Mit der Meldung für eine Ladestation für Elektrofahrzeuge sind einzureichen:

a. Situationsplan im Massstab 1:500 oder 1:1000 mit rot eingetragener Ladestation,

b. einfache Skizzen, Fotos oder Pläne der projektierten Anlage,

c. Produktbeschreibung des Herstellers der Ladestation.

## 4.2.7 Canton Neuchâtel

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">Règlement d'exécution de la loi cantonale sur l'énergie (RELCEn) ↗</a>	<p><b>Art. 34 Infrastructures de recharge pour véhicules électriques</b></p> <p><sup>1</sup> Les exigences relatives aux niveaux d'équipement pour les véhicules électriques dans les bâtiments à construire sont régies par le cahier technique SIA 2060.</p> <p><sup>2</sup> Les bâtiments à construire doivent équiper toutes leurs places de stationnement prescrites selon la législation sur les constructions au moins selon le niveau d'équipement B.</p> <p><sup>3</sup> Dans les bâtiments à construire affectés à l'habitation avec trois logements ou plus, au moins 40% des places de stationnement prescrites selon la législation sur les constructions doivent être équipées selon le niveau d'équipement D, mais au minimum une place de stationnement.</p> <p><sup>4</sup> Dans les bâtiments à construire d'autres affectations, au moins 20% des places de stationnement prescrites selon la législation sur les constructions doivent être équipées selon le niveau d'équipement D, mais au minimum une place de stationnement et au maximum trente places de stationnement.</p>	
	<p><b>Art. 69 Bornes de recharge électrique</b></p>	

<sup>1</sup>Au moins un tiers des places de stationnement des bâtiments, propriétés de l'État et des établissements de droit public du 3ème cercle, fréquentés par du public (annexe 12, let. a à g), doivent d'ici au 1er mai 2026 être équipées de bornes de recharge électrique.

<sup>2</sup> Cette exigence s'applique aussi lorsque le bâtiment est loué à un tiers, à condition qu'il soit fréquenté par du public. Dans ce cas, le délai est fixé au 1er janvier 2030.

## 4.2.8 Canton Giura

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">701.1 – Loi sur les constructions et l'aménagement du territoire (LCAT)</a> <a href="#">↗</a>	<b>7. Stationnement</b> <b>a) Principie</b> <b>Art. 12</b> <sup>1-3</sup> [...] <sup>4</sup> Les cases de stationnement pour les voitures de tourisme sont conçues, dans une proportion déterminée par le Gouvernement, de manière à permettre l'installation de bornes de recharge électrique	La loi révisée récemment par le Parlement et qui entrera en vigueur prochainement la reprend sans modification.
<a href="#">701.11 – Ordonnance sur les constructions et l'aménagement du territoire</a> <a href="#">↗</a>	<b>c) Bornes de recharge électrique</b> <b>Art. 18</b> <sup>1</sup> La proportion de cases de stationnement pour les voitures de tourisme qui doivent être conçues de manière à permettre l'installation de bornes de recharge électrique (art. 12, al. 4, LCAT) est de vingt pour cent au moins. <sup>2</sup> Cette exigence n'est pas applicable lorsque l'aménagement de cases de stationnement résulte d'un changement d'affectation qui ne nécessite pas d'autres travaux de construction	

## 4.3 Programmi di incentivazione

### 4.3.1 Canton Berna

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione	
<b>Programma di incentivazione</b>			
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 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. Die neue Basisinfrastruktur ist förderberechtigt, wenn die Basisinfrastruktur über ein Lastenmanagementsystem verfügt.	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.
Bidirektionale DC-Ladestationen	Förderberechtigt sind bidirektionale (DC)-Ladestationen zur Nutzung von V2X-Anwendungen. Die	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei max. 35% der Anlagekosten.

Ladestation ist förderberechtigt, wenn die Definition der Bidirektionalität und der DC-Ladung gemäss SIA 2060 erfüllt ist.

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.

eMobility CheckUp (Projektspezifische Beratung zur Ladeinfrastruktur)

Förderberechtigt ist der e-Mobility CheckUp von Parkplätzen, die vor dem 1. Januar 2023 rechtskräftig bewilligt wurden. Es müssen mindestens 10 Parkplätze betroffen sein. Der eMobility CheckUp muss von einem Unternehmen bzw. Person durchgeführt, ausgefüllt und unterschrieben werden, die im Verzeichnis von Swiss eMobility als qualifizierte Anbieter aufgeführt ist.

Eigentümerinnen und Eigentümer

Der Förderbeitrag beträgt CHF 500.00

Berner Klimaprogramm für Gemeinden – Mobilitätsmanagement (EN\_03)

Mobilitätsmanagement dient der Förderung einer nachhaltigen Mobilität mit dem Ziel, unter Einbezug der Elektrifizierung die Mobilitätsbedürfnisse abzudecken und gleichzeitig den Energieverbrauch, die Emissionen (Luftschadstoffe, Treibhausgase, Lärm) und andere negative Auswirkungen des

Gemeinden, welche ein Konzept zu ihrem Mobilitätsmanagement erarbeiten wollen

50% der externen Beratungskosten bis max. CHF 20'000.00. Bedingungen für die Auszahlung sind:

- Öffentlich zugängliches Mobilitätsmanagementkonzept
- Mobilitätsmanagementkonzept

Verkehrs zu reduzieren. Die Massnahmen des Mobilitätsmanagements werden auf die jeweiligen Zielgruppen ausgerichtet und durch Informations- und Beratungsmassnahmen begleitet. Die Gemeinden können das Mobilitätsverhalten in vielen Bereichen beeinflussen: Verwaltung und Schulen, Planungsprozesse (Areale, Wohnsiedlungen), Grossanlässe, Freizeitbetriebe usw. Die Themen des Mobilitätskonzepts sind vielfältig. Es umfasst u.a. Konzepte für Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge.

durch zuständiges Organ beschlossen

- Massnahmenplan sowie ein Plan fürs Monitoring und Controlling

Projekt abrechnung, Belege für externen Aufwand

Per maggiori informazioni sui programmi di incentivazione del Canton Berna e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link ↗](#). Ulteriori informazioni sul programma climatico del Canton Berna per i Comuni sono disponibili al seguente [link ↗](#). Con questo programma, il Canton Berna sostiene i Comuni nell'attuazione di misure nei settori del clima, dello sviluppo sostenibile e dell'energia.

### 4.3.2 Canton Sciaffusa

	Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>			
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	Eigentümerinnen und Eigentümer	Der Förderbeitrag liegt bei 25% der Investitionskosten. Der minimale Beitrag pro Projekt muss mindestens CHF 1'000.00 erreichen.

Erschliessung gehören die Ladestationen.

Bidirektionale Ladestation	Förderberechtigt 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 Sciafusa 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
<b>Programma di incentivazione</b>			
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, Stand 2020). 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, Stand 2020). 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, Stand 2020).	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 Park+Ride-Anlagen sowie Carsharing-Standorten mit AC-Ladestationen und Basisinfrastruktur (in Anlehnung an Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020). Förderberechtigt sind sowohl bestehende als auch neue Anlagen.	Gemeinden und Betreibende von Park+Ride-Anlagen und Carsharing-Unternehmen	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und 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	Unternehmen (z.B. Gewerbe, Logistikunternehmen)	Der Fördersatz entspricht 30% der Investitionskosten und beträgt max. CHF 60'000.00 pro Gesuch.

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, Stand 2020). Die Förderung ist ausschliesslich für die Nachrüstung von bestehenden Gebäuden möglich.

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
<b>Programma di incentivazione</b>			
Elektro-Ladeinfrastrukturen in Mehrparteiengebäuden	Förderberechtigt ist die Basisinfrastruktur in bestehenden Mehrparteiengebäuden mit mindestens drei Wohneinheiten in Anlehnung an die Ausbaustufe C1 «Power to Garage» gemäss SIA-Merkblatt 2060 (Stand 2020). Die Basisinfrastruktur in Neubauten ist nicht förderberechtigt. Ein	Eigentümerinnen und Eigentümer von Mehrparteiengebäuden 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 Mehrparteiengebäude oder

Ersatzneubau gilt als Neubau. Die Basisinfrastruktur ist förderberechtigt, wenn sie über ein Lastenmanagementsystem verfügt und der Strom ausschliesslich aus erneuerbaren Energien stammt.

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
<b>Programma di incentivazione</b>			
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. 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, Stand 2020), wenn gleichzeitig mindestens vier betriebsbereite Ladestationen installiert / verbaut werden (Ausbaustufe D «Ready to Charge» gemäss SIA-Merkblatt 2060, Stand 2020). Gefördert werden zudem neu	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 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

erstellte Ladeinfrastrukturen (Ausbaustufe C1) sowie Kauf und Installation von betriebsbereiten Ladestationen (Ausbaustufe D).

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 Turgovia

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>		
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 15% der Investitionskosten. Der minimale Beitrag pro Projekt muss mindestens CHF 1'000.00 erreichen. Der maximale Beitrag beträgt CHF 30'000.00 pro Projekt.
Bidirektionale Ladestation	Förderberechtigt sind stationäre bidirektionale Gleichstrom-Ladestationen (DC) an privaten Parkplätzen in Ein- oder	Eigentümerinnen und Eigentümer
		Einmaliger Investitionsbeitrag pro Ladestation: CHF 2'000.00

Mehrfamilienhäusern, welche mit einer Solarstromanlage im Eigenverbrauch gekoppelt sind. Es werden ausschliesslich Neuanlagen gefördert. Die bidirektionale Ladestation entspricht der Definition und Anforderungen Merkblatt SIA 2060 (Stand 2020) Ausbaustufe D (ready to charge).

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 Ticino e sulle condizioni vigenti per l'ottenimento degli incentivi, consultare il seguente [link](#).

### 4.3.7 Canton Ginevra

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>		
Pré-équipement du parking collectif en ouvrage	Pre-équipement du parking d'habitation collective	<p>Tous propriétaires d'immeubles de minimum 5 logements dont l'autorisation de construire a été accordée avant 2023. Les copropriétaires formant une propriété par étage (PPE) ou les propriétaires institutionnels de logements locatifs sont concernés. La demande peut être faite par le propriétaire du bâtiment (personne physique ou morale) ou un mandataire (régie, opérateur/installateur) et éventuellement selon principe du tiers investisseur.</p> <p>Montants pour l'installation de places électrifiées: La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs. Le montant maximum est de 20'000 CHF par parking équipé. Le montant par place électrifiée est dégressif. La subvention est calculée de manière progressive en fonction du nombre de places équipées, selon le barème suivant:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 500 francs par place, pour les 10 premières places</li> <li>• 300 francs par place, pour les places 11 à 30</li> </ul>

			<ul style="list-style-type: none"> <li>• 250 francs par place, pour chaque place au-delà de 30</li> </ul> <p>Montants pour les bornes individuelles: La subvention est de maximum 1'000 CHF par borne. La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs. Le montant maximum est de 30'000 CHF par parking équipé avec la subvention bornes.</p>
Bornes mutualisées dans des parkings en ouvrage	<p>L'achat et l'installation de bornes mutualisées dans les parkings souterrains liés à des habitations collectives peuvent bénéficier d'une subvention. Une borne mutualisée est une infrastructure de recharge pour véhicule électrique mise à disposition de tous les habitants d'un immeuble d'habitation.</p>	<p>Les propriétaires d'immeubles comprenant au minimum 5 logements (collectifs ou en PPE) dont l'autorisation de construire est antérieure à 2023. La demande peut être déposée par:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le propriétaire (personne physique ou morale)</li> <li>• la régie</li> <li>• un installateur mandaté ou un tiers investisseur (contrat type accepté).</li> </ul>	<p>La subvention est de 500 CHF par place électrifiée. La subvention est de maximum 2'000 CHF par borne mutualisée. Les bâtiments ayant déjà bénéficiés d'une subvention au pré-équipement telle que définie dans le feuillet 2. Pré-équipement du parking collectif en ouvrage ne sont pas éligibles à la subvention de 500 CHF par place. La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs. Un cumul est possible avec la subvention pour les bornes individuelles, mais le plafond global n'excède pas 30'000 CHF par bâtiment.</p>
Bornes mutualisées en surface	<p>L'achat et installation de bornes mutualisées sur des parkings extérieurs</p>	<p>Les propriétaires d'immeubles comprenant au minimum 5 logements</p>	<p>La subvention est de 500 CHF par place électrifiée. La</p>

<p>privés liés à des immeubles d'habitation collective peuvent bénéficier d'une subvention. Une borne mutualisée est une infrastructure de recharge pour véhicule électrique mise à disposition de tous les habitants d'un immeuble d'habitation.</p>	<p>(locatifs ou en PPE) dont l'autorisation de construire est antérieure à 2023. La demande peut être déposée par:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• le propriétaire (personne physique ou morale)</li> <li>• la régie</li> <li>• un installateur mandaté ou un tiers investisseur (contrat type accepté).</li> </ul>	<p>subvention est de maximum 2'000 CHF par borne mutualisée. La subvention n'excède pas le 50% des frais effectifs.</p>
---	--	---

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

### 4.3.8 Canton Vaud

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>		
Subventions pour l'infrastructure de recharge à usage privé (hors habitations individuelles et mitoyennes)	<p>Infrastructure de recharge à usage privé</p> <p>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 parc à disposition de leurs employés. Il s'agit d'une aide unique à l'investissement, destinée à équiper un bâtiment construit avant 2021.</p> <p>Le projet doit prévoir au moins 3 places à équiper électriquement (niveau C1 ou C2 selon cahier technique SIA 2060).</p> <p>L'équipement électrique des places de parking des habitations individuelles n'est pas subventionné. Ceci inclut les maisons à deux logements, les villas</p>	<p>A compter du 1er mai 2025, le montant des subventions est compris entre CHF 200 et CHF 400.- par place équipée électriquement, niveau d'équipement C1 ou C2 (selon cahier technique SIA 2060), et dépend du nombre de places à équiper. Il couvre au maximum 50% des coûts totaux (coûts des bornes non compris). Les conditions d'octroi sont détaillées dans le formulaire de demande.</p>

contiguës ainsi que les parkings collectifs qui leur sont dédiés.

### **Nouveau modèle de subventions**

A compter du 1er mai 2025, la Direction de l'Energie (DGE-DIREN) ne subventionne plus l'installation de borne de recharge et modifie son modèle de subventions pour l'équipement électrique des places de parking à usage privé.

---

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.).	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 dits 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 petit nombre de bornes de recharge rapide.	A compter du 1er mai 2025, le montant des subventions est compris entre CHF 2'000 et CHF 4'000.- par point de charge, et couvrent au maximum 50% des coûts totaux. Les conditions d'octroi sont détaillées dans le formulaire de demande.
Subventions pour les études territoriales sur la mobilité électrique	Une aide financière est accordée pour la réalisation d'études sur la mobilité électrique. Destinée aux communes ou aux groupements de	Communes ou aux groupements de communes	Le nombre d'études subventionnées est limité à deux par entité. Le montant de la subvention est plafonné à 50% des coûts (TTC), mais

communes, cette mesure d'encouragement vise à :

- 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.

Classées en trois catégories combinables, les études subventionnées peuvent concerner :

- 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.).

Une réflexion sur l'approvisionnement électrique et l'usage des énergies renouvelables devrait y être intégrée, de même que la recherche de solutions novatrices, comme par exemple la gestion intelligente de la recharge et l'autopartage.

au maximum à CHF 10'000.- par étude. 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.

(voir [Conditions générales, Subvention des études municipales visant la promotion de la mobilité électrique ↗](#))

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

### 4.3.9 Canton Neuchâtel

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>		
Subvention pour l'installation d'une borne de recharge	Bornes installées par des propriétaires privés, des collectivités ou des entreprises.	A toutes les personnes physiques, morales, les communes ainsi que certains établissements de droit public. Une locataire qui investit pour l'installation de la borne avec l'accord d'une propriétaire éligible peut aussi en bénéficier. Borne rattachée à un bâtiment individuel (par ex. une villa): Il est impératif que le rapport de sécurité de l'ordonnance sur les installations à basse tension (OIBT) de la borne soit daté du 1er juillet 2024 ou ultérieurement. Subvention exclue pour les nouveaux bâtiments avec permis de construire déposés après le 1er juillet 2024.

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

### 4.3.10 Canton Ticino

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>		
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.	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

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.

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 \(versione del 13.12.2024\)](#) [↗](#). Al seguente [link](#) [↗](#) è possibile consultare l'evoluzione delle stazioni di ricarica sostenute dai programmi di incentivazione cantonali. Questi monitoraggi annuali consentono di analizzare l'andamento e le tendenze delle richieste di incentivazione nel settore energetico, presentate da privati alle autorità cantonali. Il monitoraggio permette inoltre di verificare il raggiungimento degli obiettivi e, se necessario, di adeguare il credito quadro in funzione della domanda

## 4.4 Legislazione fiscale

### 4.4.1 Canton Berna

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">BSG 661.312.51 - Verordnung über Unterhalts-, Betriebs- und Verwaltungskosten von Grundstücken (VUBV)</a> <a href="#">↗</a>	<b>Art. 1a Investitionskosten, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen</b> <sup>1</sup> Als Investitionskosten, die dem Energiesparen und dem Umweltschutz dienen (Art. 36 Abs. 1a StG), gelten Aufwendungen für Massnahmen, die zur rationalen Energieverwendung oder zur Nutzung erneuerbarer Energien beitragen. <sup>2</sup> 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. <sup>3</sup> Werden die Massnahmen durch öffentliche Gemeinwesen subventioniert, so kann die	Unterhaltskosten können in der jährlichen Steuererklärung als Abzüge geltend gemacht werden ( <a href="#">Art. 36 Steuergesetz StG, BSG 661.11</a> <a href="#">↗</a> ). Werden an bestehenden Gebäude Investitionen, die dem Energiesparen oder Umweltschutz dienen, getätigt, sind die Kosten dafür abziehbar. Im <a href="#">Merkblatt 5</a> <a href="#">↗</a> der Steuerverwaltung des Kantons Bern ist detailliert dargestellt, welche Kosten

steuerpflichtige Person nur die Kosten abziehen, die sie selbst trägt.

4-5 ...

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 e dei trasporti

### 4.5.1 Canton Basilea Città

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">SG 780.100 - Umweltschutzgesetz Basel-Stadt (USG BS) ↗</a>	<p><b>§ 16a Lademöglichkeiten für Elektroautos</b></p> <p><sup>1</sup> Der Kanton sorgt dafür, dass eine genügende Anzahl öffentlich zugänglicher Parkplätze mit Lademöglichkeiten für Elektroautos ausgerüstet ist. Er kann diese Aufgabe an Dritte übertragen.</p> <p><sup>2</sup> Der Kanton fördert die Bereitstellung von Lademöglichkeiten für Elektroautos auf privatem und öffentlichem Grund.</p>	<p>Weitere Informationen sind dem <a href="#">Ratschlag zur Förderung der Ladeinfrastruktur in Parkhäusern und Parkierungsanlagen an den Grossen Rat</a> ↗ sowie dem <a href="#">Ratschlag Gesamtkonzept Elektromobilität</a> ↗ zu entnehmen.</p>
	<p><b>§16b Finanzielle Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos</b></p> <p><sup>1</sup> Die Bereitstellung von Ladeinfrastruktur für Elektroautos in öffentlich zugänglichen Parkhäusern und auf privatem Grund wird bis einschliesslich zum Jahr 2030 finanziell gefördert.</p> <p><sup>2</sup> Für die Ausrichtung von Förderbeiträgen und die Finanzierung der damit verbundenen Vollzugskosten wird ein Fonds gebildet.</p> <p><sup>3</sup> 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.</p> <p><sup>4</sup> Der Fonds besteht bis zur vollständigen Deckung der in Abs. 2 und 3 genannten Kosten. Ein bei seiner Auflösung bestehender Überschuss wird dem Stromsparfonds zugewiesen.</p>	<p>Die §§ 16a ff. USG schaffen eine ausdrückliche gesetzliche Grundlage für die Bildung eines Fonds zur Förderung des Aufbaus von Ladeinfrastruktur in öffentlichen Parkhäusern und auf privatem Grund. Eine solche gesetzliche Grundlage wird gemäss § 42 Abs. 5 Finanzhaushaltsgesetz (<a href="#">SG 610.100 – Gesetz über den kantonalen Finanzhaushalt</a> ↗) ausdrücklich verlangt. Weitere Einzelheiten zur Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos ist in der Verordnung für Ladeinfrastruktur geregelt (<a href="#">SG 780.360 – Verordnung</a></p>
	<p><b>§ 16c Finanzierung des Fonds</b></p> <p><sup>1</sup> Der Fonds wird durch einen auf dem Strombezug aus dem öffentlichen Stromnetz bei Ladevorgängen</p>	

erhobenen Zuschlag zur Elektrifizierung der motorisierten Mobilität (ZEM) und durch allfällige Förderbeiträge des Bundes gespeist. [über die Förderung der Ladeinfrastruktur für Elektroautos 7](#)).

<sup>2</sup> Der Regierungsrat legt die Höhe ZEM fest. Dieser beträgt höchstens 2.5 Rp./kWh.

<sup>3</sup> 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.

<sup>4</sup> 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**

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

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

#### **§ 16e Fördergegenstand**

<sup>1</sup> 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**

<sup>1</sup> Förderbeitragsberechtigt sind Ladeinfrastrukturen auf dem Gebiet des Kantons Basel-Stadt.

<sup>2</sup> Die Ladeinfrastruktur umfasst die Grundinstallation unter Ausschluss der Ladestationen.

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

#### **§ 16g Förderumfang**

<sup>1</sup> 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

<sup>1</sup> Unrechtmässig ausbezahlte Förderbeiträge können von der zuständigen Behörde zurückgefordert werden.

<sup>2</sup> 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

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

### § 17 Finanzielle Unterstützung von Parkierungsanlagen

<sup>1</sup> Jede finanzielle Unterstützung des Baus und Betriebs von Parkierungsanlagen für motorisierte Privatfahrzeuge durch den Kanton oder die Gemeinden Bettingen oder Riehen ist verboten.

<sup>2</sup> Dieses Verbot gilt nicht für

- a) Park-and-Ride-Anlagen nach § 19;
- b) Anwohnerparkplätze in Quartierparkings nach § 19<sup>bis</sup>;
- c) Ladeinfrastrukturen für Elektroautos nach § 16.

[SG 780.100 - Umweltschutzgesetz Basel-Stadt \(USG BS\)](#) ↗

### § 19<sup>ter</sup> Mobilitätsfonds

<sup>1</sup> 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

Die Einzelheiten zum Mobilitätsfonds sind in der [SG 780.300 – Verordnung über den Mobilitätsfonds \(Mobilitätsfondsverordnung\)](#) ↗ geregelt. Über diesen Fonds wird die

<p>Grosse Rat kann zusätzliche Mittel für diesen Fonds bewilligen.</p> <p><sup>2</sup> Mit den Mitteln des Fonds können Projekte initiiert und 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<sup>bis</sup> verwendet werden.</p> <p><sup>3</sup> Der Kanton sichert mittels durchsetzbaren Vereinbarungen die Rückzahlung des Mitfinanzierungsanteils, sollte der Grund für die Mitfinanzierung nachträglich wegfallen.</p> <p><sup>4</sup> 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.</p> <p><sup>5</sup> 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.</p> <p><sup>6</sup> Einzelheiten werden auf dem Verordnungsweg geregelt.</p>	<p>Aktion «Wirtschaft unter Strom» finanziert. Unternehmen im Kanton Basel-Stad 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 <a href="#">Link</a> zu finden.</p>
---	---

## 4.5.2 Canton Friburgo

Rechtliche Grundlage	Artikel und Wortlaut / Inhalt	Bemerkungen
<a href="#">SGF 780.1 Mobilitätsgesetz (MobG) ↗</a>	<p><b>Art. 120</b></p> <p><sup>1</sup> [...]</p> <p><sup>2</sup> Betreiberinnen und Betreiber eines öffentlich zugänglichen Parkplatzes von erheblicher Grösse sind verpflichtet:</p> <p>a) [...]</p> <p>b) Elektroladestationen zu installieren.</p> <p><b>Art. 126 Installation von Elektroladestationen</b></p> <p><sup>1</sup> Auf Gesuch bestimmen die öffentlichen Gemeinwesen Standorte für die Errichtung von Elektroladesäulen oder -stationen auf ihrem öffentlichen Grund, soweit dadurch andere Bauvorhaben nicht unmöglich gemacht werden.</p>	<p>Art. 120 und Art. 126 MobG werden im Mobilitätsreglement näher ausgeführt (vgl. unten).</p>

[SGF 780.11 Mobilitätsregeln \(MobR\) ↗](#) **Art. 53 Parkplätze von erheblicher Grösse (Art. 120 Abs. 1 MobG)**

<sup>1</sup> Als Parkplatz von erheblicher Grösse gilt ein Parkplatz oder Sektor, in dem 40 oder mehr Personenwagen abgestellt werden können und der sich im kantonalen Zentrum oder in einem regionalen Zentrum gemäss kantonalem Richtplan befindet.

<sup>2</sup> Das MobA (Amt für Mobilität) legt in Zusammenarbeit mit dem Amt für Energie die Mindestzahl der Elektroladestationen pro Parkplatz und die erforderliche Mindestladeleistung fest.

<sup>3</sup> Verfügt die Gemeinde über ein vom MobA genehmigtes Parkierungskonzept, das die Anzeige der Parkplätze und die Aufstellung der Elektroladestationen für das gesamte Gemeindegebiet umfasst, ist Absatz 1 nicht anwendbar.

**Art. 55 Elektroladestationen (Art. 126 MobG)**

<sup>1</sup> Die an den ausgewiesenen Standorten installierten Ladestellen und -stationen müssen öffentlich zugänglich sein.

# 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 e dei trasporti
- 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
<a href="#">SRS 511.21 - Energiefondsreglement (EnFR)</a> <a href="#">↗</a>	<b>4 Förderbereich Mobilität</b> <b>4.1. Ladestationen</b> <b>Art. 42 Voraussetzungen der Förderung</b> Ladestationen für Elektrofahrzeuge werden gefördert, wenn alle folgenden Voraussetzungen erfüllt sind: 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) [aufgehoben] <sup>2</sup> Ladestationen, welche im Ostmobil-System integriert sind, werden privilegiert gefördert.  <b>Art. 43 Beitrag</b> <sup>1</sup> Der Beitrag entspricht der Hälfte der Installationskosten, höchstens jedoch CHF 100 pro kW maximale Ausgangsleistung. <sup>2</sup> Bei privilegiert geförderten Ladestationen beträgt der Beitrag CHF 150 pro kW maximale Ausgangsleistung.	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 <a href="#">SRS 511.2 - Energiereglement (EnR)</a> <a href="#">↗</a> erlassen.  Nähere Informationen zum Förderprogramm und zu den geltenden Förderbedingungen sind unter folgendem <a href="#">Link</a> <a href="#">↗</a> zu finden.

### 5.1.2 Comune di Hünenberg

Base giuridica	Articolo e testo / contenuto	Osservazioni
<a href="#">SRS 7.3-3 Umwelt- und Energieverordnung</a> <a href="#">↗</a>	<b>4. Energieförderprogramm</b> <b>Art. 9.5 Ladestationen für Elektromobilität</b> <sup>1</sup> Gefördert werden Ladestationen für Elektromobilität (Einzellösungen) sowie die Installation von Basisstationen für mehrere Anschlusspunkte (smarte Ladestationen). Die Förderbeiträge werden wie folgt berechnet: a) CHF 500 pro Einzelladestation (nicht bei Basisstationen) b) CHF 250 pro Anschlussmöglichkeit bei Basisstationen c) Maximalbeitrag CHF 5'000 pro Anschlusspunkt an das öffentliche Stromnetz <sup>2</sup> Bedingungen	

- a) Die Ladestationen müssen ein Lastmanagement aufweisen und zukünftig auf Stufe Gesamtnetz durch den Energieversorgungsunternehmer ansteuerbar gehalten werden.
- b) Für die elektrischen Komponenten ist der ordentliche Sicherheitsnachweis vorzulegen.
- c) Voraussetzung für die Förderung von Elektroladestationen ist der Bezug von Strom aus 100 % erneuerbaren Energien.

## 5.2 Legislazione edilizia

### 5.2.1 Comune di Ittigen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">Baureglement (BR) ↗</a>	<p><b>Art. 432 Abs. 4 Elektromobilität</b></p> <p>Bei Neubauten oder neubauähnlichen Vorhaben ist die Lademöglichkeit für Gerätschaften der Elektromobilität mit technisch geeigneten Massnahmen in genügender Anzahl sicherzustellen.</p>	<p>Als geeignet gilt eine Massnahme, wenn die Ladung von Fahrrädern, Autos 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.</p>

### 5.2.2 Comune di Münsingen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">Gemeindebaureglement 2021 (GBR) ↗</a>	<p><b>Art. 26 Parkierung Anforderungen an Abstellplätze</b></p> <p>[...]</p> <p><sup>5</sup> 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 (Lastmanagement) ausgeführt werden. Grössere Bauvorhaben mit mehr als 50 Parkplätzen sind angemessen mit Ladeeinrichtungen auszurüsten.</p>	<p>Grundlage bilden die Richtpläne <a href="#">Energie ↗</a> und <a href="#">Mobilität ↗</a> sowie das <a href="#">Energieleitbild ↗</a>.</p> <p>Die Gemeinde Münsingen verlangt für grössere Bauvorhaben ein Mobilitätskonzept, welches u.a. die Ladebedürfnisse und die Lademöglichkeiten beinhalten muss. Wegleitend sind das</p>

[Elektromobilitätskonzept](#) [↗](#)  
und die [Richtlinien zum  
Mobilitätskonzept bei Bau-  
bewilligungs- und Pla-  
nungsverfahren erlassen](#)  
[↗](#).

### 5.2.3 Comune di Illnau-Effretikon

Base giuridica	Articolo e testo / contenuto	Osservazioni
<a href="#">400.01.01 - Bau- und Zonenordnung (BZO)</a> <a href="#">↗</a>	<p><b>10. Abstellplätze</b></p> <p><b>10.1.6 Ladeinfrastruktur für die Elektromobilität</b></p> <p>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.</p>	

### 5.2.4 Città di Sciaffusa

Base giuridica	Articolo e testo / contenuto	Osservazioni
<a href="#">400.4 - Verordnung über die Erstellung von privaten Abstellplätzen der Stadt Schaffhausen (Parkplatzverordnung)</a> <a href="#">↗</a>	<p><b>Art. 12 Anordnung, Geometrie, Gestaltung und Ausrüstung</b></p> <p><sup>1</sup> [...]</p> <p><sup>2</sup> 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 geltende kantonale Gesetzgebung verwiesen ( <a href="#">siehe Ziffer 4.2.2 →</a> ).

## 5.3 Programmi di incentivazione

### 5.3.1 Comune di Ittigen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">Reglement über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien, Energieförderungsreglement (EFR) ↗</a>	<p><b>Art. 7 Beitragberechtigte Massnahmen und Anlagen</b></p> <p><sup>1</sup> 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><sup>2</sup> Beitragsberechtigt sind:</p> <p>[...]</p> <p>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.</p> <p>[...]</p> <p><sup>4</sup> Der Gemeinderat bezeichnet in der Verordnung:</p> <p>a) die einzelnen beitragsberechtigten Massnahmen und Anlagen aus dem kantonalen Energieförderprogramm gemäss Abs. 2 Bst. a, b und d und die nach diesem Reglement beitragsberechtigte Ladeinfrastruktur Elektromobilität.</p> <p>[...]</p> <p><sup>5</sup> 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.</p> <p><b>Art. 9 Höhe der Förderbeiträge</b></p> <p><sup>1</sup> Die Höhe der Förderbeiträge (inkl. Mehrwertabgabe) betragen:</p> <p>[...]</p> <p>d) für die Ladeinfrastruktur Elektromobilität nach Fördertatbestand Kanton: 10 % bis 30 % der</p>	<p>Die beitragsberechtigten Ladeinfrastruktur Elektromobilität ergibt sich aus Art. 1 Abs. 2 Ziffer 4 der <a href="#">Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien (Energieförderungsverordnung EFV) ↗</a>.</p>

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

[...]

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

<sup>3</sup> 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 (vgl. [Anhang zur Verordnung über die finanzielle Förderung von Massnahmen zur Energieeffizienz und Nutzung erneuerbarer Energien \(Energieförderungsverordnung EFV\)](#) 7).

## **Art. 11 Gültigkeit und Auszahlung**

[...]

<sup>2</sup> 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.

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

[...]

<sup>5</sup> 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.

<sup>6</sup> 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 \(EFV\) 7](#)

### **Art. 1 Beitragsberechtigte Massnahmen und Anlagen**

<sup>1</sup> 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;

[...]

<sup>2</sup> 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 \(A-EFV\) 7](#)

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
<b>Programma di incentivazione</b>		
<a href="#">Subvention Borne de recharge intelligente</a>	Infrastructure de recharge à usage privé intelligent	Le bâtiment concerné est enregistré sur le territoire de la commune d'Yverdon-les-Bains. La subvention cantonale doit être acceptée et versée.
<a href="#">Subvention pour les véhicules électriques</a>	Véhicules électriques	Habitants de la commune. Usage privé et professionnel
		Le montant forfaitaire de la subvention communale est de CHF 500.- par immeuble (n° EGID).  CHF 1'000.-  (max 10% du prix d'achat) Capacité de la batterie entre 40 et 59.9 kWh <b>Bonus</b> : 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 Bernex

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>		
<a href="#">Résumé des subventions Électromobilité ↗</a>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Borne installée dans une propriété privée pour un usage individuel en lien direct avec un ou des logements, située dans la commune de Bernex.</li> <li>Installateur agréé et contrôle OIBT (Ordonnance sur les installations électriques à basse tension) de l'installation.</li> <li>Borne avec accès non payant et ne faisant pas partie d'un réseau de bornes</li> <li>Requérant: personne physique.</li> <li>La subvention doit être sollicitée au plus tard dans les 6 mois après les travaux, selon les dates des factures</li> </ul>	Personne physique 50% des frais d'achat et installation, max. 1'500 CHF
<a href="#">Électrification parking collectif ↗</a>	Parking Collectif	Selon les critères cantonaux 50% de la subvention cantonale

### 5.3.4 Comune di Illnau-Effretikon

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>		
Ladestationen (Wallbox)	Förderberechtigt sind Ladestationen, welche privat Eigentümerinnen und Eigentümergehörig sind 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»](#) [↗](#).

### 5.3.5 Città di Winterthur

Oggetto dell'incentivazione	Soggetto dell'incentivazione	Contributo di incentivazione
<b>Programma di incentivazione</b>		
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](#) [↗](#).

### 5.3.6 Comune di Losone

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

### 5.3.7 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 \(modificato 26.10.2020, 4.10.2021 e 1.1.2024\) ↗](#)

#### **Art. 9 – Importi degli incentivi**

Il Municipio può erogare nei seguenti ambiti:  
[...]

8. Acquisto di stazioni di ricarica private per veicoli elettrici

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.

Destinatari: cittadini domiciliati nel Comune.

Il Comune si riserva la facoltà di rinunciare all'erogazione di uno o più incentivi contemplati nel presente Regolamento, in funzione dell'evoluzione finanziaria.

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.

### **5.3.8 Comune di Terre di Pedemonte**

<b>Base giuridica</b>	<b>Contenuto</b>	<b>Osservazioni</b>
<a href="#">Regolamento comunale concernente gli incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego di energie rinnovabili e la mobilità sostenibile, 27.3.2024 ↗</a>	<p><b>Art. 11</b> <b>Batterie di accumulo o colonnine di Ricarica bidirezionali per veicoli elettrici</b></p> <p>Per le batterie di accumulo stazionarie abbinata a impianti solari fotovoltaici allacciati alla rete, su edifici nuovi o esistenti, o per colonnine di ricarica bidirezionali per veicoli interamente elettrici, il Municipio può accordare un contributo unico sino a un massimo di CHF 2'000.- per batteria e per edificio (capacità minima della batteria pari a 4 kWh) o di 2'000.- per colonnina di ricarica bidirezionale.</p> <p>Destinatari: persone residenti nel Comune</p>	

### **5.3.9 Comune di Dalpe**

<b>Base giuridica</b>	<b>Contenuto</b>	<b>Osservazioni</b>
<a href="#">Regolamento comunale concernente gli incentivi per l'efficienza energetica, l'impiego</a>	<p><b>Art. 14 Installazione di stazioni di ricarica domestiche per auto elettriche</b></p> <p>1 Sono concessi incentivi per l'installazione di stazioni di ricarica domestiche per la ricarica di veicoli elettrici secondo il Modo 3 o Modo 4 della normativa IEC 61851-1. Possono beneficiare dell'incentivo le</p>	

[di energie rinnovabili e la mobilità sostenibile,](#)  
[3.8.2023 ↗](#)

installazioni in edifici nuovi o esistenti localizzati sul territorio giurisdizionale del Comune.

2 L'importo forfettario per stazione, definito nella relativa ordinanza municipale, si situa tra fr. 50.-- e fr. 200.--.

Destinatari: le installazioni in edifici nuovi o esistenti localizzati sul territorio giurisdizionale del Comune.

## 5.4 Legislazione ambientale

### 5.4.1 Comune di Köniz

Base giuridica	Contenuto	Osservazioni
<a href="#">825.1 - Klimaschutzreglement (KSR) ↗</a>	<p>Zentrale Eckpunkte des Reglements</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Netto-Null direkte Treibhausgasemissionen der Verwaltung bis 2035</li> <li>• Netto-Null direkte Treibhausgasemissionen auf dem Gemeindegebiet bis 2045</li> <li>• Schrittweise Reduktion der grauen Treibhausgasemissionen</li> <li>• Einführung einer «Spezialfinanzierung Klimaschutz» für die Massnahmen der Gemeinde.</li> </ul> <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 ist am 01. März 2024 in Kraft getreten. 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 <a href="#">Medienmitteilung ↗</a> und unter folgendem <a href="#">Link ↗</a> zu finden.</p>

## 5.5 Legislazione sugli appalti pubblici

### 5.5.1 Comune di Münsingen

Base giuridica	Articolo e testo	Osservazioni
<a href="#">Weisungen öffentliches Beschaffungswesen ↗</a>	<b>Art. 21 Ökologie, Umweltschutz</b> Die Gemeinde Münsingen ist im Besitz des Labels „Energistadt“ 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.	
<a href="#">Weisung Gebäude- und Materialstandard ↗</a>	<b>8. Fahrzeuge</b> 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 <a href="#">Merkblatt «Fahrzeuge» ↗</a> 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
<a href="#">Merkblatt Beschaffungen ↗</a>	Nachhaltigkeit ist ein fester Grundsatz in der Beschaffungspraxis der Gemeinde Köniz. Die Gemeinde Köniz hat einen <a href="#">Kriterienkatalog zur nachhaltigen Beschaffung ↗</a> 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"><li>• Personenwagen:<ul style="list-style-type: none"><li>• Antrieb aus erneuerbaren Energien und möglichst hohe Energieeffizienzklasse gemäss Verwendungszweck</li></ul></li></ul>	Weitere Informationen zur Öffentlichen Beschaffung sind unter folgendem <a href="#">Link ↗</a> zu finden.

- Anzustreben sind folgende Kriterien, Standards, Labels: eco-auto.info oder topten.ch
- Nutz- und Spezialfahrzeuge:
  - Sofern in Serienfertigung erhältlich: Antrieb 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
<a href="#">Personalverordnung</a> ↗	<p><b>Art. 44 Reisespesen</b></p> <p><sup>2</sup> 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><sup>3</sup> 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>	