



# Studio Comparis sulla mobilità elettrica

**Marko Krajisnik**

Scuola universitaria  
professionale Kalaidos

**Jean-Claude Frick,**

Comparis |  maggio 2025

# Mobilità elettrica in Svizzera

Uno studio condotto congiuntamente da comparis.ch e dalla Scuola universitaria professionale Kalaidos ha esaminato l'impatto delle misure volte a promuovere il settore della mobilità elettrica in Svizzera. I principali ostacoli all'acquisto di un'auto elettrica in Svizzera sono gli elevati costi del veicolo e delle infrastrutture di ricarica, così come la disponibilità ancora insufficiente di apposite stazioni, soprattutto nel settore privato per gli appartamenti in affitto. L'ampliamento delle infrastrutture di ricarica, pubbliche e private, è invece considerato la misura statale più efficace per accelerare la diffusione delle auto elettriche.

La quota media di mezzi elettrici in Svizzera è attualmente inferiore al 5% del parco veicoli totale. E le differenze tra i Cantoni sono notevoli. Il Canton Zugo si colloca al primo posto in Svizzera, con una quota di mezzi elettrici pari al 9% del parco veicoli totale del Cantone. La maggior parte delle auto elettriche è invece registrata nel Canton Zurigo, che vede 40'959 unità.

Si evidenziano inoltre chiare differenze tra la Svizzera e i Paesi limitrofi. Per quanto riguarda le nuove immatricolazioni, alla fine del 2023 la percentuale di auto elettriche in Svizzera e in Germania era la stessa. In Svizzera il tasso di incremento del 2023, pari al +2,4%, è stato nettamente inferiore alla crescita media europea di quasi il 4%, il che ha collocato la Svizzera al 16° posto.

## Una buona rete di ricarica pubblica ma carenza di stazioni private

Le infrastrutture di ricarica sono un fattore decisivo per il mercato. Alla fine di agosto 2024, in Svizzera erano presenti 14'224 punti di ricarica pubblici in 6'509 località, quasi il triplo rispetto a novembre 2020. I cantoni di Zurigo (1'958), Berna (1'301) e Vaud (1'218) presentano il maggior numero di colonnine di ricarica accessibili al pubblico. L'obiettivo della Roadmap 2025 è quello di creare entro la fine di quest'anno 20'000 punti di ricarica pubblici.

Mentre la rete di ricarica pubblica è considerata ben sviluppata ed è in continua espansione, la situazione attuale della rete privata è invece piuttosto insoddisfacente. La mancanza di stazioni di ricarica private, in particolare per gli appartamenti in affitto, dove vive la maggior parte della popolazione svizzera (circa il 58,2% delle famiglie alla fine del 2023), rappresenta un ostacolo significativo al passaggio alla mobilità elettrica.

## Altri fattori che ostacolano la diffusione della mobilità elettrica

Lo studio ha identificato ulteriori aspetti che rappresentano un ostacolo all'acquisto di un mezzo elettrico. Secondo il sondaggio rappresentativo condotto nell'ambito dell'indagine, molti intervistati ritengono che il prezzo di acquisto delle auto elettriche sia troppo elevato. A indicarlo come principale ostacolo al passaggio ai mezzi elettrici è stato il 35% dei proprietari di auto tradizionali. Sul lungo periodo, si prevede che i costi per la gestione delle auto elettriche saranno inferiori rispetto ai veicoli a combustione, tuttavia l'investimento iniziale rimane un freno. Il 15% dei conducenti di veicoli a benzina e diesel ha inoltre citato l'autonomia della batteria come ulteriore impedimento, a cui segue, con il 14%, l'impatto della produzione di batterie sull'ambiente.

## Il punto sulle misure di promozione

Dal punto di vista degli intervistati, ad avere il maggiore impatto sulla diffusione delle auto elettriche in Svizzera sono le misure finanziarie pubbliche di promozione (riduzione delle tasse, bonus di acquisto, contributo per l'installazione di una stazione di ricarica privata) e l'ampliamento della rete di infrastrutture di ricarica pubblica da parte dello Stato. Questo aspetto è stato considerato piuttosto o molto importante da ben il 60% degli intervistati.

L'indagine mostra però che la mancanza di misure di incentivazione coordinate a livello nazionale e gli ostacoli burocratici rappresentano un freno: attualmente non esiste infatti un programma di sostegno uniforme in tutto il Paese. Il finanziamento viene concesso principalmente a livello cantonale e regionale, con grandi differenze tra i singoli cantoni e comuni.

Questo dà luogo a una situazione disomogenea, dato i che premi per l'acquisto di auto elettriche o i vantaggi fiscali sull'imposta di circolazione variano a seconda della località. In alcuni casi, per un certo periodo di tempo non si è infatti tenuti a pagare alcuna imposta di circolazione sulle auto elettriche. Inoltre, l'ampliamento della rete di stazioni di ricarica private e pubbliche è incentivato in maniera diversa a seconda del luogo. Cantoni come Zugo e Zurigo sono leader nel mercato della mobilità elettrica e hanno implementato programmi di sostegno completi.

La situazione in Svizzera è molto diversa da quella della vicina Germania, dove fino alla fine del 2023 era previsto un programma di incentivi completo e coordinato a livello nazionale sotto forma di bonus per l'acquisto («bonus ambientale»). In questo progetto il governo federale ha investito circa 10 miliardi di euro. La Germania ha inoltre puntato particolarmente sui bonus di acquisto diretti, concessi al momento della vendita. Alla fine del 2023 questa misura è stata improvvisamente interrotta, causando un notevole crollo del mercato.

In Svizzera, i bonus per l'acquisto a livello federale non sono mai stati oggetto di particolare attenzione. L'unico sostegno finanziario presente a livello nazionale, l'esenzione dalla tassa di importazione (4%), è stato abolito il 1° gennaio 2024. In Svizzera, gli incentivi finanziari come i bonus di acquisto o le agevolazioni fiscali sono disponibili a livello cantonale o comunale solo in alcuni casi, e la loro efficacia viene vista in modo diverso dagli esperti.

## Opinioni degli esperti

Entrambi i Paesi considerano l'espansione delle infrastrutture di ricarica particolarmente importante, tuttavia le misure messe in atto sono differenti. La Germania persegue obiettivi ambiziosi circa i punti di ricarica pubblici e ha anche introdotto una legge sul cosiddetto «diritto alla ricarica», che agevola l'installazione di colonnine private per gli inquilini di condomini e i proprietari. Per espandere ulteriormente le infrastrutture di ricarica private, il governo federale tedesco ha apportato una modifica anche alla legge sull'edilizia. Questa ora prevede che, in caso di nuova costruzione di un edificio residenziale con più di cinque posti auto, ognuno di questi debba disporre di un punto di ricarica. In caso di nuova costruzione e lavori di ristrutturazione di edifici non residenziali deve essere dotato di un punto di ricarica almeno un posto auto (per le nuove costruzioni a partire da sei posti auto o da dieci posti auto in caso di ristrutturazione).

In Svizzera, invece, la «Roadmap mobilità elettrica 2025» della Confederazione si concentra principalmente sull'ampliamento delle aree di sosta autostradali e sulla sensibilizzazione. A livello federale non esiste una legge sul «diritto alla ricarica».

### Gli esperti sottolineano l'importanza di più punti di ricarica nel settore privato

Nell'ambito dell'indagine sono state condotte anche alcune interviste a esperti di politica ed economia, al fine di valutare misure efficaci per la promozione della mobilità elettrica. Tutti e tre gli esperti intervistati, come i partecipanti al sondaggio rappresentativo, ritengono che l'ampliamento delle infrastrutture di ricarica sia molto importante per incentivare la mobilità elettrica, in particolare per il settore privato (condomini). Gli esperti sottolineano la necessità di rimuovere eventuali ostacoli per gli inquilini e i comproprietari. A tal fine, le misure statali come una legge sul «diritto alla ricarica» e incentivi finanziari mirati per i proprietari di immobili o gli investitori vengono giudicate come molto efficaci. Anche l'ampliamento delle infrastrutture di ricarica pubblica è considerato di rilievo, ma il settore privato riveste un'importanza particolarmente elevata in termini di diffusione della mobilità elettrica.

---

**Katja Christ** (Consigliere nazionale, Partito Verde Liberale della Svizzera – PVL)  
Dal punto di vista del PVL, la rimozione degli ostacoli alla creazione e all'espansione di una rete di ricarica intelligente può avere un grande impatto. L'attenzione dovrebbe essere rivolta in particolare alle stazioni di ricarica domestiche intelligenti ad uso privato.

Christ è a favore di un'autorizzazione di base per l'installazione e, se necessario e opportuno, di un sostegno finanziario. A suo avviso, gli investimenti iniziali per i sistemi di ricarica intelligenti sono elevati, soprattutto nei condomini, ma i finanziamenti di tali progetti andrebbero a beneficio degli inquilini. Il PVL sottolinea l'importanza della mozione 23.3936, che punta a migliorare la situazione della rete di ricarica privata a livello federale.

Ritiene inoltre che le sovvenzioni per i veicoli non siano utili, indipendentemente dalla classe dei mezzi. Piuttosto, è dell'idea di favorire i veicoli a basso consumo energetico attraverso agevolazioni fiscali o riduzioni delle imposte.

---

**Thomas Steiner** (direttore del settore elettricità e mobilità elettrica di Helion Energy AG)

Thomas Steiner considera la mancanza di possibilità di ricarica un fattore decisivo di esclusione: se non si può ricaricare il mezzo, non si compra un'auto elettrica.

Ritiene che il potenziale maggiore e l'impatto più elevato si ottengano con l'ampliamento delle infrastrutture di ricarica. A suo avviso, è particolarmente importante anche lo sviluppo dell'infrastruttura di ricarica privata, in particolare nei grandi complessi residenziali e nelle case plurifamiliari, dove vive la maggior parte delle famiglie a basso reddito. Oggi la mancanza di infrastrutture in queste aree rappresenta un grosso problema.

Steiner vede inoltre un grande potenziale nell'introduzione di misure coordinate a livello nazionale che incentivino le infrastrutture di ricarica private. Ritiene anche che una legge sul «diritto alla ricarica» sia necessaria per creare una base giuridica chiara, che definisca chi deve sostenere i costi di un adeguamento. Un provvedimento di questo tipo aiuterebbe inquilini e comproprietari. Il tempo di sosta dell'auto dovrebbe essere considerato come tempo di ricarica (a casa, al lavoro o mentre si fa la spesa). In altre parole, ovunque si parcheggi un'auto dovrebbe esserci un punto di ricarica.

Secondo Steiner sono necessari sia incentivi finanziari, sia disposizioni di legge (ad es. norme per ristrutturazioni o nuove costruzioni). Regole chiare creano infatti la certezza giuridica necessaria per investitori e proprietari. Steiner è anche a favore dell'introduzione di misure indirette e mirate, come l'ampliamento dei punti di ricarica rapida nelle aree di sosta, prefinanziato dal Fondo per le strade nazionali.

In linea di principio, Steiner non è un sostenitore di misure di sostegno più rigide né di un'eccessiva interferenza dello Stato, come ad esempio i sussidi all'acquisto concessi in modo forfettario. Considera negativo l'esempio della Germania, dove l'abolizione dei bonus di acquisto ha portato a un crollo del mercato e a un peggioramento della percezione della mobilità elettrica. Si chiede inoltre da dove provenga il denaro per questi incentivi. Pur riconoscendo che i bonus di acquisto avrebbero un forte impatto sul settore delle autovetture e favorirebbero le famiglie a basso reddito, personalmente si dichiara contrario.

Inoltre, non ritiene che le riduzioni fiscali possano avere un impatto significativo. Steiner sottolinea che nel Canton Soletta le auto elettriche pagano la stessa imposta di circolazione degli altri veicoli, il che gli pare giusto.

---

---

**Marco Wyss** (responsabile di progetto, associazione Swiss eMobility)

L'associazione Swiss eMobility classifica il «contributo per l'installazione di una stazione di ricarica privata» e l'«ampliamento dell'infrastruttura di ricarica pubblica» come «di media efficacia». Ritiene tuttavia che gli incentivi mirati agli investitori immobiliari negli edifici plurifamiliari abbiano un impatto «elevato», in quanto permetterebbero di dotare i parcheggi di un'installazione base e di stazioni di ricarica. Anche gli incentivi per la ricarica bidirezionale e una gestione intelligente dell'energia (combinazione di mobilità elettrica e fotovoltaico) sono considerati «particolarmente efficaci».

Swiss eMobility sostiene inoltre l'idea di una legge sul «diritto alla ricarica», poiché gli ostacoli legali e finanziari per gli inquilini nei condomini sono rilevanti. Senza una base giuridica, lo sviluppo privato di questi impianti procede a rilento.

L'associazione Swiss eMobility valute invece l'effetto degli incentivi all'acquisto e le agevolazioni fiscali come di media efficacia.

---

### Proposte concrete di attuazione

Da quanto rilevato, è possibile formulare diverse raccomandazioni concrete per promuovere maggiormente la diffusione della mobilità elettrica in Svizzera.

#### ■ Livello normativo

Sulla base dei risultati, riteniamo che l'introduzione di una legge sul «diritto alla ricarica» rappresenti una delle misure più importanti ed efficaci. Questa legge dovrebbe creare basi giuridiche chiare, garantendo in particolare agli inquilini e ai comproprietari in condomini il diritto di richiedere e ottenere l'installazione di una stazione di ricarica privata. La legge dovrebbe inoltre indicare chiaramente chi si fa carico dei costi per gli adeguamenti tecnici e le installazioni necessarie. Una normativa di questo tipo potrebbe aiutare a superare i blocchi imposti da parte delle amministrazioni o da singoli proprietari. In più potrebbe generare risparmi sui costi a livello generale, consentendo di realizzare impianti elettrici di base comuni per interi condomini, anche se non tutti installano subito una stazione di ricarica. Questa misura è particolarmente rilevante in Svizzera, dove la percentuale della popolazione in affitto è particolarmente elevata. La mozione 23.3936 di Jürg Grossen (PVL), approvata dal Consiglio nazionale e ora all'esame del Consiglio degli Stati, mira proprio a creare condizioni vincolanti per il diritto alla ricarica.

Anche l'introduzione di norme chiare e vincolanti al di là della ricarica è da considerarsi necessaria. Tra queste potrebbero figurare norme che prevedano un'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici in caso di ristrutturazioni o nuove costruzioni.

### ■ **Sovvenzioni e incentivi finanziari**

Sovvenzioni dirette per l'installazione: anche le sovvenzioni finanziarie per l'installazione di stazioni di ricarica private possono essere considerate efficaci, seppure il loro effetto sia considerato in parte «medio» e in parte positivo dagli esperti intervistati. Questi contributi possono fungere da incentivi per gli investitori o per i proprietari privati, aiutando a coprire i costi di investimento iniziali, spesso elevati, in particolare per i sistemi di ricarica intelligenti in contesti plurifamiliari.

Gli esperti intervistati menzionano esperienze positive con programmi di finanziamento cantonali o comunali, ad es. nel Canton Vaud o nella città di Zugo. A Zugo, ad esempio, viene coperto il 30% dei costi di installazione fino a un massimo di 5'000 franchi. In questo ambito si intravede un grade potenziale di misure di sostegno coordinate a livello nazionale.

Incentivi mirati per gli investitori immobiliari in edifici plurifamiliari: questi sono considerati da Swiss eMobility come «particolarmente efficaci», poiché potrebbero motivare gli investitori a dotare i parcheggi di un'infrastruttura di base e di stazioni di ricarica.

Incentivi fiscali: si propone di applicare deduzioni fiscali per i costi di installazione di infrastrutture di ricarica nelle abitazioni di proprietà (mozione 23.3225 Maret). In generale, il PVL propone di favorire i veicoli a basso consumo energetico attraverso agevolazioni fiscali o riduzioni delle imposte. Comparis sostiene queste proposte.

### ■ **Riduzione degli ostacoli burocratici**

Per quanto possibile, è importante evitare ulteriori ostacoli alla creazione e allo sviluppo di una rete di ricarica intelligente. Le misure includerebbero anche un'autorizzazione di base per l'installazione degli impianti. Attualmente, le pratiche burocratiche possono rallentare anche l'accesso ai finanziamenti.

### ■ **Integrazione di tecnologie intelligenti e produzione di energia decentralizzata**

A nostro avviso, l'attenzione dovrebbe concentrarsi sulle stazioni di ricarica domestiche intelligenti. Consideriamo «particolarmente efficaci» gli incentivi per la ricarica bidirezionale e per una gestione intelligente dell'energia (integrazione tra mobilità elettrica e fotovoltaico).

Gli edifici possono infatti produrre più elettricità di quanta ne consumino, agendo da «centrali elettriche» locali. Questa energia potrebbe essere sfruttata per la ricarica di veicoli. Il concetto «tempo di sosta come tempo di ricarica» implica che ovunque si parcheggi un'auto (in particolare a casa e sul posto di lavoro) dovrebbero essere disponibili punti di ricarica adeguati.

## Metodologia

Il mercato della mobilità elettrica in Svizzera è stato analizzato nell'ambito di una tesi di Master presso la Scuola universitaria professionale Kalaidos, supervisionata da Comparis. A tal fine sono stati condotti un sondaggio rappresentativo in tutte le regioni della Svizzera con 1'011 persone e interviste qualitative con diverse parti coinvolte. Sono stati intervistati:

**Katja Christ** (Consigliere nazionale, Partito Verde Liberale della Svizzera – PVL)

**Thomas Steiner** (direttore del settore elettricità e mobilità elettrica di Helion Energy AG)

**Marco Wyss** (responsabile di progetto, associazione Swiss eMobility)

### Maggiori informazioni

#### Jean-Claude Frick

esperto in tecnologie digitali e telecomunicazioni

telefono +41 (0)44 360 53 91

media@comparis.ch

it.comparis.ch

### Chi è comparis.ch

Con oltre 80 milioni di visite all'anno, comparis.ch è uno dei siti web svizzeri più utilizzati. L'azienda confronta tariffe e prestazioni di casse malati, assicurazioni, banche e gestori di telefonia e presenta la più grande offerta online di auto e immobili in Svizzera. Grazie ad ampi confronti e valutazioni esaustive, Comparis porta trasparenza sul mercato, rafforzando così il potere decisionale dei consumatori. La società è stata fondata nel 1996 dall'economista Richard Eisler ed è di proprietà privata. L'azienda appartiene ancora oggi principalmente al fondatore Richard Eisler. Comparis non è partecipata né dallo Stato né da altre imprese.