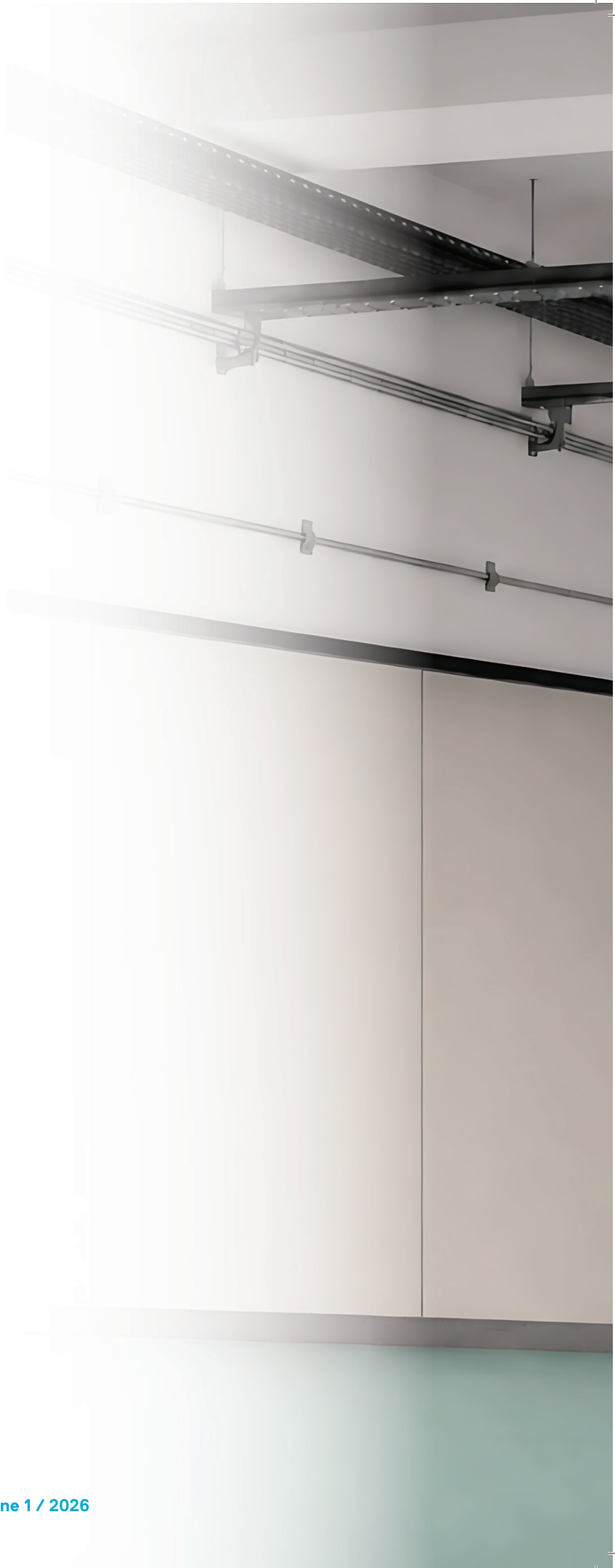


Ricaricare in condominio

Guida pratica per amministratori
e condòmini



Autonome Provinz Bozen
Provincia autonoma di Bolzano
Provincia autonoma de Bulsan
SÜDTIROL · ALTO ADIGE



Indice

Prefazione	3
1 Mobilità elettrica: informazioni generali	5
1.1 Sfide e opportunità	5
1.2 Situazione e sviluppi in Alto Adige	6
2 Stazioni e punti di ricarica	7
2.1 Principi generali	7
2.1.1 Benefici	7
2.1.2 Campo di applicazione	7
2.1.3 Componenti principali dei sistemi di ricarica	7
2.2 Principi dei sistemi tecnologici	8
2.2.1 Tipo di corrente: AC o DC?	8
2.2.2 Tipo di impianto: monofase o trifase?	8
2.2.3 Modalità di ricarica: l'insieme dei singoli elementi!	9
2.3 Casistiche di installazione - vantaggi e svantaggi	10
2.3.1 Ricarica tramite POD domestico - rendicontazione privata	11
2.3.2 Ricarica tramite POD condominiale - rendicontazione collettiva	13
2.3.3 Ricarica tramite fornitore esterno - sistema “chiavi in mano”	15

3 Aspetti autorizzativi e normativi	17
3.1 Autorizzazioni urbanistiche	17
3.2 Autorizzazione condominiale	17
3.3 Sicurezza e prevenzione incendi	17
3.3.1 Installazione in ambiti meno sensibili - <i>autorimessa <300 m² o aree esterne</i>	18
3.3.2 Installazione in ambiti soggetti a controllo - <i>autorimesse > 300 m²</i>	18
4 Esempio pratico: installare punti di ricarica “step by step”	19
“Step by step”: ricarica privata collegata a POD domestico < 6kW per posto auto o box in autorimessa >300m2	19
5 Approfondimenti normativi	21
5.1 Diritto del singolo condomino e utilizzo delle parti comuni	21
5.2 Decreto semplificazioni - SCIA edilizia ed edilizia libera	21
5.3 Connessione elettrica e normativa impiantistica	21
5.4 Circolare nr. 2/2018 dei VV.F	21
5.5 Riferimenti normativi provinciali	22
6 FAQ e Link utili	23
6.1 Domande e risposte	23
6.2 Decreto semplificazioni - SCIA edilizia ed edilizia libera	22
7 Allegato A: Linee guida per l'installazione	
8 Allegato B: quadro sinottico incentivi e contributi	

Prefazione

L'Alto Adige, caratterizzato da un territorio montuoso e da valichi alpini affronta sfide significative legate ai flussi di traffico. Per questo, la mobilità sostenibile è una priorità, in linea con le direttive europee e con il **Piano provinciale della mobilità sostenibile 2035**.

La Provincia investe in infrastrutture, incentivi e soluzioni diversificate per accompagnare la transizione e la mobilità elettrica è un supporto essenziale per migliorare la qualità della vita e dell'ambiente.

Già oggi la Provincia conta **più di 900 colonnine pubbliche di ricarica** e oltre **30.000 veicoli elettrici e ibridi immatricolati**. Parallelamente, il trasporto pubblico ha superato i **200 milioni di passeggeri annui**, con una rete capillare che mira a ridurre l'uso dell'auto privata.

Un aspetto centrale, tuttavia, riguarda la **ricarica domestica**. In Italia circa il 60% della popolazione e in Alto Adige oltre il 70% della popolazione abita in condominio ed è quindi in questo ambito che, normalmente, i possessori di veicoli elettrici effettuano o vorranno effettuare la ricarica.

Questa guida illustra come realizzare gli adeguamenti necessari nei condomini e risponde alle domande più comuni sulla ricarica privata.

Pronti per partire e buona lettura

Immaginiamoci una nuova libertà:
quella di ricaricare la propria auto
comodamente a casa come
il proprio cellulare!

Parores Danfora

Le Südtirol, caraterisé da n raiun de munts y da jus alpins, é dan da de gran desfides liades ala gestiun di flusc de trafich. Porchël é la mobilité sostignibla na prioritè, aladô dles directives europeiches y dl **plann provincial dla mobilité stostignibla 2035**.

La Provincia investësc te infraströtöres, contribuc y soluziuns desvalies por acompagné la transiziun, y la mobilité eletrica é n sostëgn essenzial por mioré la cualité dla vita y dl ambiënt.

Bele aldedaincö él tla Provincia plü co **900 fossenares publiches da ciarié sö strom**, y passa **30.000 auti eletrics y ibrids registrá**. Tl medemo tēmp á le trasport public passé i **200 miliuns de passajiers al ann**, cun na rēi forüda che ciara da smendrì l'adoranza dl auto privat.

N aspet zentral, indere, reverda le **ciarié sö te ciasa**. Incēr le 60% dla popolaziun dla Talia, y passa le 70% dla popolaziun dl Südtirol abitëia condominiums, y al é porchël te chësc post che i proprietars di auti eletrics ciara o orará normalmēter ciarié sö le meso eletrich.

Chësc codejel mostra sciöche an pó adaté les infraströtöres che vá debojëgn ti condominiums, y respogn ales domandes che vëgn dant plü gonot sura le ciarié sö a ciasa.

Metun man y na buna letöra



Daniel Alfreider

Assessore alla mobilità
Assessor per la mobilità

1 Mobilità elettrica

Informazioni generali

La mobilità elettrica rappresenta il fulcro della transizione energetica nel settore dei trasporti. È fondamentale per ridurre le emissioni nocive e raggiungere gli obiettivi climatici.

1.1 Sfide e opportunità

Tra le sfide che accompagnano la transizione energetica verso nuovi stili di vita, la mobilità elettrica rappresenta un pilastro portante del settore dei trasporti ed è destinata a diffondersi integrandosi con aspetti strategici della pianificazione urbana.

Il cambiamento è percepito anche dai cittadini: **il 70% degli europei si dice pronto a scegliere un'auto elettrica.**

L'autonomia media di modelli economicamente accessibili, oggi varia tra i 200-350 km, distanze ampiamente sufficienti per l'uso quotidiano casa-lavoro, spostamenti in città, pendolarismo, gite fuori porta. I punti di ricarica domestici sono sempre più diffusi e, contemporaneamente, la rete di stazioni pubbliche ultrarapide è in continua espansione.

Secondo le analisi di enti indipendenti, un automobilista medio in Italia, che guida un'auto elettrica, può risparmiare oltre 2.000€ all'anno rispetto a chi possiede un veicolo tradizionale termico. Inoltre, il rischio di incendio nelle auto elettriche (EV) è significativamente inferiore.

Nonostante questo, i pregiudizi nei confronti delle auto elettriche restano numerosi. Alcuni derivano da conseguenze reali della transizione - come la necessità di ampliare a scala nazionale le infrastrutture di ricarica rapide o la complessa gestione del ciclo di vita delle batterie - mentre altri non trovano un reale fondamento ma persistono anche per una diffusa resistenza al cambiamento.

I **principali obiettivi** per superare le attuali sfide puntano a un'evoluzione tecnologica rapida, unita alla riduzione dei costi dei veicoli elettrici e allo sviluppo delle reti di ricarica. Per sostenere questo percorso, le strategie si basano oltre che su incentivi anche su **investimenti finalizzati a una transizione equa** per:

- rendere i veicoli elettrici ancora più accessibili
- espandere le infrastrutture di ricarica
- adeguare la rete elettrica ai picchi di domanda
- migliorare efficienza e sostenibilità delle componenti
- promuovere una filiera industriale per batterie riciclabili



Nel prossimo futuro, l'incremento dei punti di ricarica e l'applicazione di tecnologie come il vehicle-to-grid (V2G) permetteranno ai veicoli elettrici non solo di ricaricarsi, ma anche di restituire energia alla rete (o ad un edificio) rendendo l'auto elettrica da semplice mezzo di trasporto a risorsa energetica.

L'installazione di impianti fotovoltaici condominiali aumenta l'autonomia energetica dell'immobile, riduce sensibilmente i costi della bolletta e concorre all'obiettivo, previsto dal Piano Clima Alto Adige 2040, di innalzare la quota di energia rinnovabile al 60% entro il 2030.

1.2 Situazione e sviluppi in Alto Adige

Il 2025 ha segnalato un cambio di passo positivo e un rinnovato slancio verso la mobilità sostenibile. **Nel primo semestre del 2025 infatti le auto elettriche immatricolate in Europa sono state quasi 2 milioni, il 30% in più rispetto all'anno precedente** e, mantenendo gli attuali standard, entro il 2035 dovrebbero rappresentare tra il 90 e il 100% delle nuove immatricolazioni.

Tuttavia, solo un mix di incentivi stabili, semplificazioni burocratiche e piani di supporto di lungo periodo potranno stabilizzare i risultati raggiunti e allineare l'Italia con i target di decarbonizzazione previsti per il 2030.

L'Alto Adige segue la tendenza globale. Da gennaio a dicembre 2025 è stato registrato un **incremento del 16% nelle nuove immatricolazioni di auto elettriche**. Un dato importante, che conferma l'efficacia degli incentivi promossi dalla Provincia di Bolzano la quale, negli ultimi tre anni, ha stanziato circa 4,5 milioni di euro di contributi per l'acquisto di veicoli elettrici e oltre 2,3 milioni di euro per l'installazione di sistemi di ricarica. Nel corso del 2026, visto il grande incremento nell'ingresso delle domande di contributo, la Provincia ha deciso di stanziare 3.6 milioni di euro destinati sia ai veicoli che ai sistemi di ricarica.*

* allegato "Contributi per la mobilità elettrica"

Dati a livello europeo*

+ 30 %

Immatricolazioni di auto elettriche

- 19 %

Immatricolazioni di auto a benzina

- 24 %

Immatricolazioni di auto a diesel

* Percentuali riferite all'anno 2025 rispetto al 2024 (dati ACEA, gennaio 2026)

2 Stazioni e punti di ricarica

**Installare un punto di ricarica in condominio
è semplice, sicuro e supportato dalla normativa.**

2.1 Principi generali

2.1.1 Benefici

I benefici dell'installazione di infrastrutture di ricarica in condomini esistenti includono:

- **Aumento del valore immobiliare:** vengono predisposte per assolvere esigenze presenti e future
- **Comodità e autonomia:** ricarica domestica che elimina la dipendenza da infrastrutture pubbliche
- **Risparmio economico:** accesso a tariffe domestiche vantaggiose e incentivi pubblici
- **Sicurezza:** stazioni di ricarica certificate ed installate a regola d'arte

2.1.2 Campo di applicazione

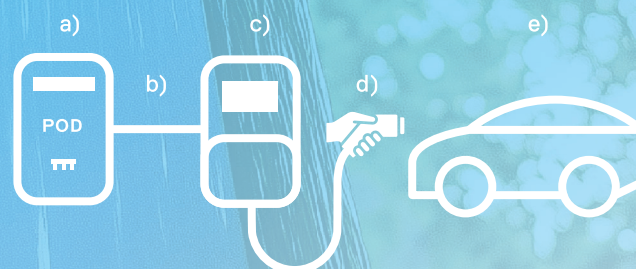
La presente guida offre ad amministratori, progettisti, proprietari ed affittuari un supporto pratico, tecnico e normativo, per l'installazione di punti di ricarica di potenza standard (3,7-7,4 kW) o superiore (11-22kW) in corrente alternata AC situati in **autorimesse o box privati di edifici esistenti**.

Ricariche rapide in corrente continua DC sono, in ambito domestico/privato, attualmente meno diffuse e necessitano di potenze più elevate a disposizione. Pertanto, dal punto di vista tecnico, il tema verrà toccato solo tangenzialmente. Restano comunque validi, anche per la ricarica in DC, gli aspetti normativi e procedurali della ricarica in AC.

2.1.3 Componenti principali dei sistemi di ricarica

In generale, un sistema di ricarica dei veicoli elettrici è costituito dai seguenti elementi fondamentali:

- a) punto di prelievo (POD - Point of Delivery) dell'energia (domestico o condominiale)
- b) la connessione tra punto di prelievo dell'energia e stazione di ricarica
- c) la **stazione di ricarica** (colonnina o wallbox che può avere 1 o più punti di ricarica)
- d) la **connessione tra stazione di ricarica e veicolo**
- e) il **veicolo elettrico**



2.2 Principi dei vari sistemi tecnologici

2.2.1 Tipo di corrente: AC o DC?

Ogni batteria può erogare o recepire energia elettrica solo sottoforma di corrente continua. Le principali differenze tra ricarica in **corrente alternata** (AC) e **corrente continua** (DC) nei sistemi di ricarica riguardano potenza e efficienza del processo di ricarica. Nella ricarica AC, l'auto converte la corrente alternata, prelevata dalla rete, in corrente continua per le sue batterie tramite il caricatore di bordo. Il riempimento, quindi, è più lento e viene svolto, solitamente, nelle ore notturne.

La stazione di ricarica in DC converte la corrente alternata in continua fornendola direttamente alla batteria e riducendone i tempi di riempimento. Permette di raggiungere potenze molto più elevate ed è utilizzata generalmente nelle ricariche pubbliche. Talvolta viene installata in piccoli condomini o in abitazioni unifamiliari ed è indicata per ricariche rapide.

Standard in ambito condominiale: la stazione di ricarica in AC fino a 6kW è compatibile con le utenze più diffuse ed è funzionale alle esigenze della maggior parte dei cittadini. Infatti sotto questa soglia non c'è l'obbligo di un progetto elettrico.

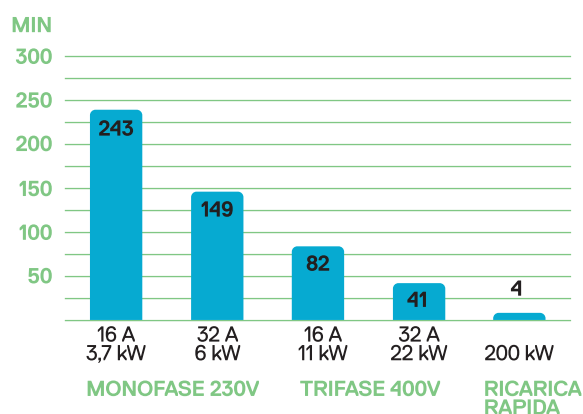
2.2.2 Tipo di impianto: monofase o trifase?

In Italia, l'impianto standard monofase a 230V, con potenza da 3 a 6 kW consente l'installazione di wallbox in AC per uso domestico.

Per ricariche più rapide con wallbox in AC da 11 kW o 22 kW è consigliabile disporre di un **impianto trifase** (400V) e potenza contrattuale 11-15kW con corrente di carica 16 o 32A per fase. Questo permette di distribuire meglio l'energia, ridurre i rischi di sovraccarico e garantire una maggiore efficienza.

Per l'eventuale installazione di ricariche rapide in DC è necessario disporre di una notevole potenza a contratto o di un **contatore dedicato** o, in alternativa, una **soluzione ibrida** installando un piccolo accumulo per livellare i picchi e ridurre la necessità di aumentare la potenza di rete.

Il primo e più importante requisito per l'installazione di una wallbox è verificare la tipologia dell'impianto elettrico domestico. **La differenza tra un impianto monofase e uno trifase risiede principalmente nella tensione (230 vs 400V), e nella potenza gestibile (fino a 6 kW o oltre).**



Tempo di ricarica (minuti) per fare 100km

Le tempistiche dipendono dalla potenza dell'impianto e da quella del caricatore di bordo/ batteria. Il valore di potenza più basso tra i due definisce la potenza effettiva e il relativo tempo di ricarica. Esempio: punto di ricarica da 6kW e cariche batterie del veicolo da max 3,7kW > la ricarica avverrà a 3,7kW e il tempo di ricarica è circa 4 ore (243 min).

2 Stazioni e punti di ricarica

2.2.3 Modalità di ricarica: l'insieme dei singoli elementi!

Modo 1: riguarda **esclusivamente la mobilità leggera** e veicoli non targati. La ricarica viene effettuata attraverso caricatore portatile collegato a una presa shuko.*

Modo 2: la ricarica avviene **tramite caricabatteria portatile**, venduto dalle case automobilistiche. È consigliato solo per **brevi ricariche occasionali** e, in ogni caso, **prelevando l'energia solo da prese certificate e in collocazioni idonee**. È assolutamente da evitare qualsiasi tipo di prolunga, per caricare il caricabatterie alla presa di corrente.*

Modo 3: modalità di ricarica in AC per potenze **fino a 22kW**. È la **tipologia più utilizzata in ambiente privato e condominiale**. Prevede il collegamento della vettura a wallbox o colonnine con prese **Tipo 2** (standard europeo), dotate di control box integrato per protezione da sovracorrente, cortocircuiti e surriscaldamento.

Modo 4: modalità di ricarica rapida per potenze **> 22kW** in corrente continua (DC). Utilizza wallbox o colonnine con prese tipo Combo (CCS) o combinazioni di prese Tipo 2 e Combo che offrono compatibilità con diversi sistemi di ricarica.

*Modi non sicuri e nella maggior parte dei casi, in particolare nei garage, non ammessi.

La norma generale di riferimento per la ricarica dei veicoli elettrici è la IEC 61851-1 che **definisce 4 diversi modi di ricarica di cui 3 in corrente alternata AC e 1 in corrente continua DC**.

La presente guida mostra in particolare le procedure relative alla ricarica in **Modo 3 e Modo 4** che sono le uniche possibili in contesti condominiali al fine di ottimizzare l'efficienza e la sicurezza dei processi di ricarica.

Modo 4 **DC wallbox**

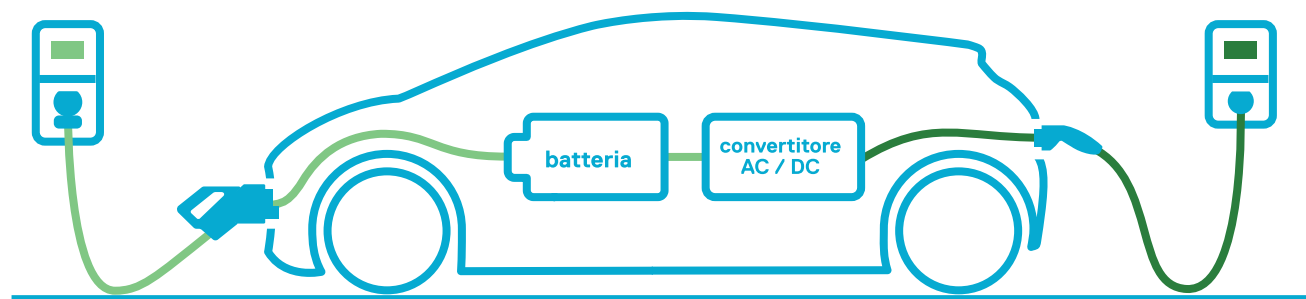
>22kW

La corrente alternata viene trasformata in corrente continua all'interno della stazione

Modo 3 **AC wallbox**

3,7 - 22kW

La corrente alternata viene trasformata in corrente continua all'interno del veicolo.



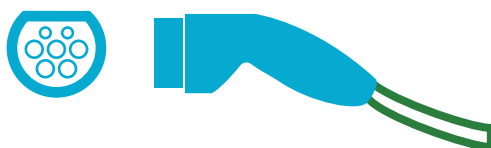
2.3 Casistiche di installazione - vantaggi e svantaggi

Quando si desidera installare un punto di ricarica per veicoli elettrici, occorre innanzitutto considerare le casistiche che si possono riscontrare in un condominio. Esistono infatti diverse configurazioni delle autorimesse (box/garage chiusi, posti auto assegnati interni/esterni o posti auto condivisi) e anche le connessioni elettriche che alimentano gli spazi adibiti alla sosta dei veicoli, possono essere di diverse tipologie.

Ogni condominio dispone di almeno un **POD condominiale** (Point of Delivery, punto di prelievo/fornitura dell'energia) il quale eroga l'energia elettrica per le utenze comuni (ad esempio luce, vano scala, ascensore) e di **POD privati ai quali sono allacciate le utenze private** (appartamenti e pertinenze ad uso esclusivo di singoli condòmini).

Verranno approfonditi step by step (vedi esempi capitolo 4) i casi più frequenti (POD domestico/dedicato) e quello più rilevante per gli sviluppi futuri (POD condominiale dedicato).

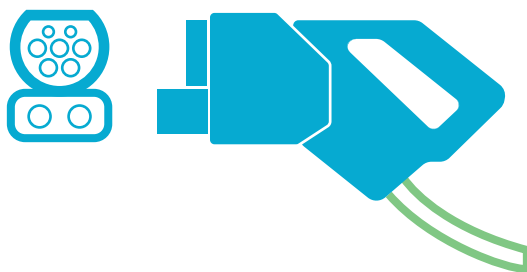
Tipi di connettori



Tipo 2 (Mennekes)

Tipo 2 (Mennekes)

La presa Tipo 2 è lo standard europeo per la ricarica in **corrente alternata AC**, con potenza fino a 22kW. Provvista di 7 contatti (pin), si può usare sia per le ricariche monofase che per quelle trifase. È la più usata in ambito condominiale/ residenziale.



CCS Combo 2 (o CCS Type 2)

CCS Combo 2 (o CCS Type 2)

Per la ricarica rapida in **corrente continua (DC)**, si usa il sistema **Combined Charging System (CCS)**. In Europa e gran parte del mondo la versione compatibile con il Tipo 2 è **CCS Combo 2**. La parte superiore è identica al Tipo 2 Mennekes (7 pin per AC e segnali), quella inferiore invece ha due grossi pin per la corrente continua ad alta potenza.

2 Stazioni e punti di ricarica

2.3.1 Ricarica tramite POD privato Contabilizzazione e rendicontazione privata

L'installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici in ambito condominiale pone spesso il tema della scelta tra due possibili configurazioni di alimentazione elettrica: utilizzare il **POD domestico** (privato) **esistente** oppure richiedere un **POD dedicato esclusivamente alla ricarica del veicolo**. La scelta influisce sugli aspetti tecnici ed economici e dipende, oltre che da esigenze individuali, dalla predisposizione o meno nel condominio di impianti per la ricarica di veicoli elettrici.

Panoramica delle due soluzioni

a) POD domestico esistente - caso standard

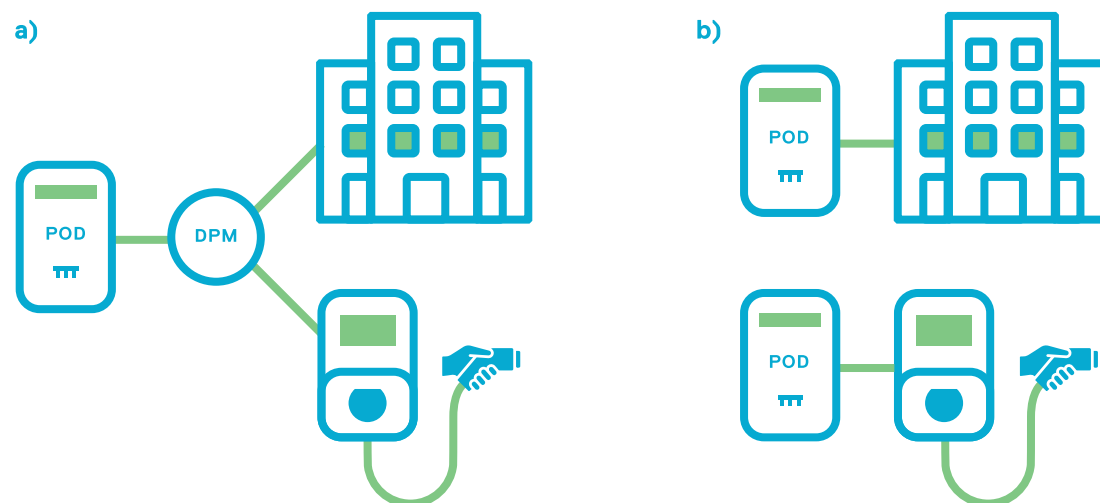
Il POD domestico è il punto di fornitura dell'energia associato all'appartamento del proprietario o affittuario. Alimenta le utenze casalinghe (elettrodomestici, climatizzazione, illuminazione) e, in aggiunta, può alimentare un punto di ricarica per veicoli elettrici.

Poiché la potenza disponibile deve essere condivisa tra casa e punto di ricarica, è consigliabile integrare un sistema di **gestione dinamica della potenza**. Il **DPM** (Dynamic Power Management) misura in tempo reale il consumo dell'abitazione e regola automaticamente la potenza destinata alla ricarica, evitando sovraccarichi, scatti del contatore, blackout.

b) POD dedicato alla ricarica - caso particolare

Il POD dedicato è un **secondo punto di fornitura, indipendente da quello dell'abitazione**, destinato esclusivamente all'alimentazione del punto di ricarica nel garage condominiale.

Diversi tipi di wallbox / colonnine presenti sul mercato hanno un **sistema di gestione dinamica della potenza (DPM) integrato**.



Vantaggi e svantaggi delle due soluzioni

Standard POD domestico con DPM

Vantaggi

- Condivisione del medesimo contatore per casa e ricarica del veicolo
- Tariffe domestiche più convenienti
- Nessun costo di attivazione di un nuovo POD.
- Semplicità amministrativa poiché non si apre una nuova fornitura.

Consigliato: integrare un sistema di gestione dinamica della potenza (DPM)

Svantaggi

- Possibile limitazione della potenza destinabile alla ricarica, specialmente negli appartamenti con potenza impegnata bassa (3 kW).

Conclusioni

Il POD domestico con DPM è la soluzione più economica, razionale e adatta alla maggior parte degli utenti.

Opzionale POD dedicato alla ricarica

Vantaggi

- Costi chiari e trasparenti
- Separazione totale dei consumi domestici da quelli dedicati alla ricarica EV
- Disponibilità di tutta la potenza del nuovo POD per la ricarica.
- Non necessita di DPM poiché la linea è indipendente.

Svantaggi

- Il POD dedicato non beneficia delle tariffe domestiche.
- Tariffe più alte di quelle domestiche.
- Costi di attivazione del nuovo POD e canoni aggiuntivi.

Conclusioni

Il POD dedicato è la soluzione per ricaricare in autonomia totale e potenza dedicata, con costi più alti.

2 Stazioni e punti di ricarica

2.3.2 Ricarica tramite POD condominiale contabilizzazione e rendicontazione collettiva

La ricarica privata delle vetture elettriche può essere effettuata collegando i dispositivi di ricarica a un **POD condominiale esistente** che già alimenta le utenze comuni o a un **POD condominiale dedicato al servizio di ricarica** che operi in parallelo al POD per le utenze comuni.

Panoramica delle due soluzioni

a) POD condominiale esistente

Questa soluzione è sostenibile nella maggior parte dei casi e, a seconda di numero, tipo di wallbox/colonnina e potenza del POD condominiale, permette di collegare diverse stazioni di ricarica senza aumentare sensibilmente la potenza contrattuale.

b) POD condominiale dedicato

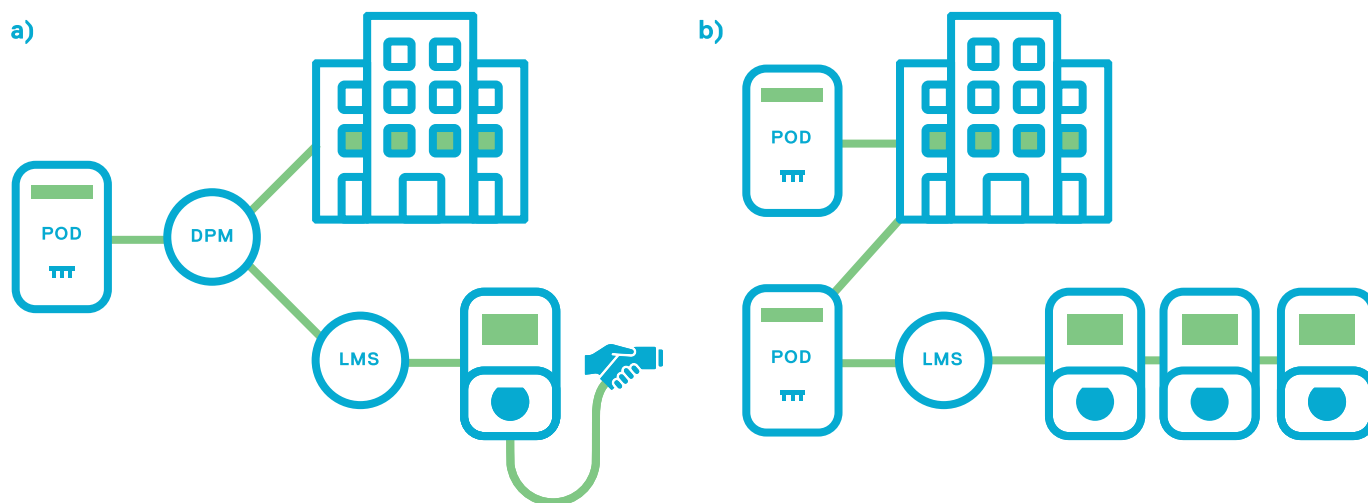
In condomini con un numero crescente di veicoli elettrici possono emergere criticità per l'aumento di potenza necessaria e la difficoltà di gestire dinamicamente il carico complessivo del condominio. Può quindi essere necessario aprire un POD/fornitura separata dedicata alle wallbox. Nei grandi contesti, la priorità è la scalabilità: gli impianti devono poter accogliere, nel tempo, un numero crescente di veicoli elettrici.

Modalità di rendicontazione

La ricarica dei veicoli elettrici, sia pubblica sia privata, è da considerarsi un servizio e non una fornitura di energia elettrica (DL 76/2020 art 57.2 bis). Questo rende praticabili modelli condominiali di ricarica senza trasformare il condominio in un fornitore di energia. **Il costo della ricarica compare quindi nel bilancio condominiale ma, tramite sub-meter (contatore integrato in ogni wallbox) viene imputato ai singoli utenti in base ai loro consumi reali.**

LMS - Load Management System ripartisce in modo intelligente la potenza disponibile tra diversi punti di ricarica attivi contemporaneamente. In questo modo si evita di sovradimensionare l'impianto condominiale, si contengono i costi e tempi di ricarica.

Ogni stazione di ricarica è inoltre dotata di un **contatore integrato (sub-meter)** che contabilizza il consumo del singolo utente.



Vantaggi e svantaggi delle due soluzioni

POD condominiale esistente

Vantaggi

Maggiore semplicità

- Utilizzo quadro elettrico condominiale
- Predisposizioni sono nel locale tecnico del condominio
- Intervento congiunto e uniforme

Economicità

- Non occorre aprire una nuova fornitura
- Tempi e costi burocratici ridotti

Svantaggi

Ripartizione consumi e gestione carichi

- Ogni wallbox deve essere dotata di contatore individuale (sub-meter)
- Sistema di gestione dinamica dei carichi (Load Management System)
- Amministratore si occupa della gestione dei costi

Conclusioni

Quando conviene

- Poche stazioni di ricarica (1-5)
- Edifici privi di infrastruttura per le stazioni di ricarica (predisposizione obbligatoria dopo il 2020)

Nota tecnica importante

il POD condominiale esistente deve avere potenza sufficiente per gestire l'aggiunta di stazioni di ricarica.

POD condominiale dedicato

Vantaggi

Migliore gestione amministrativa

- Gestione centralizzata e nessun impatto sulla potenza condominiale

Migliore scalabilità nel tempo

- Si possono aggiungere stazioni

Manutenzione semplice e uniformità

- Punti di ricarica con lo stesso standard
- Semplice verifica di protezioni e quadri
- Predisposizioni in un unico ambiente

Forniture dedicate con tariffe EV

- Tariffe business per ricariche
- Contratti ad hoc e detrazioni fiscali
- Fornitori specifici per energia verde

Svantaggi

Ripartizione consumi e gestione carichi

Investimento iniziale maggiore

- Locale contatori adeguato
- Richiesta nuovo POD e cablaggi
- Adeguamento quadro elettrico

Conclusioni

Quando conviene

- Numero di stazioni di ricarica elevato
- Previsione di ampliamento futuro
- POD condominiale già quasi saturo
- Per evitare interventi invasivi

In entrambi i casi (POD condominiale esistente o dedicato), la suddivisione dei costi della ricarica viene gestita dall'amministratore condominiale.

2 Stazioni e punti di ricarica

2.3.3 Ricarica tramite fornitore esterno Sistema “chiavi in mano”

È un caso particolare che fa riferimento a una nuova modalità di sviluppo dell'infrastruttura di ricarica ad accesso privato. Questa soluzione è infatti caratterizzata dall'affidamento a un **soggetto terzo** (CPO: Charging Point Operator) di progettazione, approvazione, installazione, gestione e manutenzione dell'infrastruttura di ricarica all'interno del condominio.

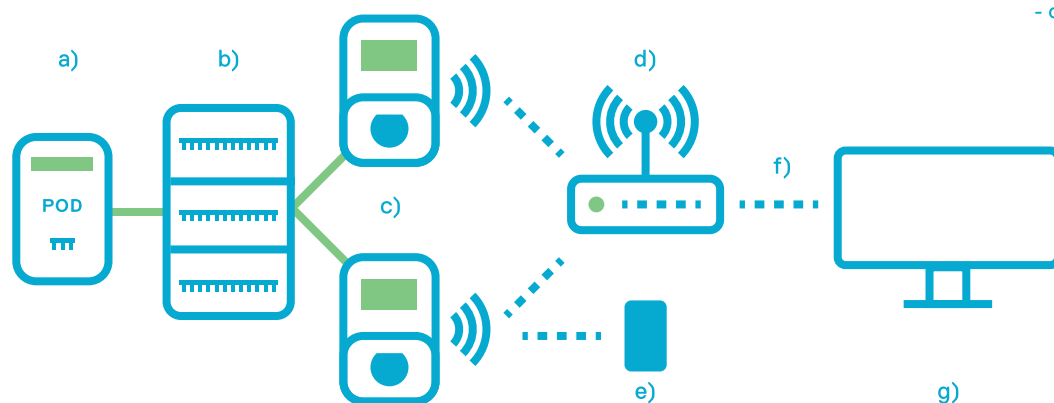
Gli **elementi chiave** di questa soluzione sono:

- **Infrastruttura dedicata:** l'operatore installa un'infrastruttura che comprende la realizzazione di un nuovo impianto elettrico e un nuovo POD dedicato alla ricarica dei veicoli, indipendente da quello generale del condominio. L'infrastruttura comprende un quadro di alimentazione dedicato contenente i dispositivi di sicurezza e protezione e un armadio dati (contenente anche il router). Quest'ultimo permette la comunicazione tra le stazioni di ricarica e l'operatore che controlla il sistema “in cloud” cioè attraverso una connessione internet (gestione dinamica dei carichi e logiche di priorità, monitoraggio delle ricariche, contabilizzazione dei consumi ecc).
- **Sicurezza:** l'operatore garantisce la rispondenza dell'infrastruttura alle norme vigenti relative alla sicurezza elettrica e antincendio;
- **Costo per il condominio:** la predisposizione dell'infrastruttura è gratuita per l'edificio e per i condòmini che non desiderano dotarsi di un sistema di ricarica.
- **Costi per l'utente:** i costi, per i condòmini che desiderano usufruire di un punto di ricarica, si configurano come segue:
 - canone fisso per noleggio wallbox (oppure acquisto della wallbox)
 - canone a consumo per l'energia
- **Scalabilità:** ogni condòmino può installare la propria stazione di ricarica quando desidera, senza ulteriori approvazioni.

L'operatore esterno si occupa di tutte le attività di gestione comprese la ripartizione dei costi, l'assistenza e, spesso, anche fornitura di energia.

Schema di installazione e gestione con fornitore esterno

- a) POD condominiale dedicato
- b) quadro alimentazione
- c) wallbox (scalabili)
- d) armadio dati con router
- e) app o RFID per ricarica
- f) trasmissione dati
- g) controllo sistema in cloud:
 - gestione dinamica dei carichi
 - monitoraggio delle ricariche
 - contabilizzazione dei consumi



Vantaggi e svantaggi dalla soluzione

Ricarica tramite fornitore

Vantaggi

- Semplificazione tecnica e burocratica: la soluzione sposta in capo a un soggetto terzo numerosi adempimenti sia in fase di progettazione e installazione che in fase di gestione dell'infrastruttura.
- L'amministratore è sollevato dalla gestione delle ricariche e dalla ripartizione dei costi.
- Infrastruttura di ricarica gratuita per il condominio nel suo complesso. Pagamento di un canone mensile solo per i condòmini interessati ad installare i punti di ricarica nel proprio box/posto auto.
- Manutenzione, controlli e gestione delle infrastrutture a carico del fornitore.

Svantaggi

- Tariffa generalmente maggiore per usufruire della ricarica. L'entità di tale differenza dipende dalle offerte dei diversi operatori, dalle caratteristiche tecniche dei dispositivi.

Conclusioni: quando conviene

Amministratore e/o condòmini preferiscono una soluzione completa, pronta all'uso, delegata al fornitore



Controllo in tempo reale della ricarica attraverso smartphone.

3 Aspetti autorizzativi e normativi

L'installazione di punti di ricarica, se realizzata a regola d'arte e secondo le indicazioni riportate nella Circolare 2/2018 dei VV.F non altera la situazione preesistente dei luoghi e degli impianti e non costituisce un aggravio delle preesistenti condizioni di sicurezza antincendio.

Di seguito sono riportati, senza pretese di esaustività, alcuni dei principali concetti e riferimenti normativi attualmente in vigore. In caso di dubbio, consultare sempre la normativa più recente. Per ulteriori dettagli si veda il capitolo: "Approfondimenti normativi"

3.1 Autorizzazioni urbanistiche

Di norma, l'installazione di infrastrutture di ricarica domestiche/private non richiede autorizzazioni (SCIA o altro tipo di permesso). **L'intervento è classificato come edilizia libera** purché non comporti opere murarie/strutturali significative, modifiche alle parti comuni (esempio nuovi locali tecnici e/o cambi di destinazione d'uso di ambienti interni o esterni).

3.2 Autorizzazione condominiale

In base alle attuali normative, uno o più condòmini possono installare, individualmente o in gruppo, un punto di ricarica per il veicolo elettrico nel loro posto auto o box. Se l'intervento non comporta modifiche che ostacolano l'uso delle parti comuni, non è necessaria l'autorizzazione condominiale.

Se il progetto prevede interventi in parti comuni, l'assemblea, a maggioranza semplice, può richiedere accorgimenti per il mantenimento del decoro e della sicurezza dell'edificio ma, in virtù del **diritto alla connessione, non può impedire l'installazione della ricarica** se questa non crea impedimento all'uso della parte comune e se è eseguita a regola d'arte e rispetta la normativa.

3.3 Sicurezza e prevenzione incendi

L'autorimessa di un condominio prescinde dal concetto di singola proprietà. Non è quindi ammessa una modifica arbitraria da parte di un condòmino se la modifica comporta effetti diretti o indiretti sulla sicurezza o su parti comuni (ad esempio nuovo cavo da posare/tirare). Ne consegue la **necessità di un coordinamento con l'amministratore** che deve sempre essere messo, **preventivamente**, a conoscenza.

L'amministratore infatti è il responsabile dell'attività soggetta a controllo nonché, della gestione delle emergenze e della manutenzione.

3.3.1 Installazione in ambiti “meno sensibili”

Autorimessa <300 m² o aree esterne

- Si tratta di ambiti o **attività non soggette a controllo** antincendio ai sensi del DPR 151/2011
- L'installazione deve comunque essere realizzata a **regola d'arte** e ricompresa nel progetto di **conformità dell'impianto elettrico**. Si consiglia di operare sempre come previsto da circolare 2/2018

3.3.2 Installazione in ambiti “soggetti a controllo”

Autorimesse > 300 m²

- Si tratta di ambiti o **attività soggette al controllo antincendio** da parte dei VVF, ai sensi del DPR 151/2011. In questo caso l'installazione dell'infrastruttura di ricarica deve rispettare le indicazioni contenute nella Circolare 2/2018 dei VVF.
- Se l'installazione viene eseguita a regola d'arte e segue le indicazioni contenute nella Circolare n. 2/2018 dei VVF, non è necessario elaborare un progetto o una SCIA antincendio in quanto l'intervento non si configura come modifica rilevante e non costituisce un aggravio delle preesistenti condizioni di sicurezza.
- Modalità di ricarica ammesse: **Modo 3 o Modo 4**. Modalità di ricarica diverse impongono la valutazione del rischio aggiuntivo, del rifacimento del progetto e del collaudo di prevenzione incendi dell'autorimessa.

L'installazione di punti di ricarica deve essere effettuata da un **soggetto abilitato** (esempio: elettricista) ai sensi del DM 37/2008 che regola l'installazione, trasformazione, ampliamento e manutenzione degli impianti elettrici. A fine lavori il tecnico rilascia la **dichiarazione di conformità dell'impianto (DiCo)** e, nel caso di intervento in ambito soggetto a controllo, la dichiarazione di esecuzione nel **rispetto delle indicazioni contenute nella Circolare 2/2018**.

In generale le autorimesse con **superficie >300m²** devono essere provviste di **sgancio generale di emergenza**, in posizione visibile e facilmente accessibile, a prescindere dalla presenza di stazioni di ricarica.

Ogni impianto elettrico presente in autorimesse soggette a controllo (quindi anche la stazione di ricarica) deve essere collegato al pulsante di sgancio generale.

L'amministratore di condominio deve acquisire dal condòmino (o dai condòmini) **tutta la documentazione** atta a dimostrare la conformità dell'installazione e, per ambiti soggetti a controllo, e dovrà depositarla in comune in occasione del quinquennale rinnovo periodico della conformità antincendio dell'autorimessa.

In generale è importante considerare due casi distinti: autorimessa con superficie totale, comprensiva di vani tecnici e vani accessori, inferiore a 300 m² (attività non soggetta a controllo dei VVF ai sensi del DPR.151/2011) e autorimessa con superficie totale maggiore di 300 m² (attività soggetta a controllo dei VVF ai sensi DPR).

4 Esempio pratico

Installare punti di ricarica “step by step”

Esempio : wallbox privata connessa a POD domestico <6kW

per posto auto o box all'interno di un'autorimessa condominiale > 300m² (soggetta a controllo VVF.)

Fase	Adempimenti e attività principali	Chi
1 - partenza	Rivolgersi sempre al proprio amministratore e agire solo in coordinamento e d'intesa con lui/lei Rivolgersi sempre a professionisti qualificati e abilitati per la progettazione e realizzazione	condominio
2 - idoneità sito	Definire dove installare la wallbox / il sistema di ricarica Identificare il percorso dei cavi più idoneo tra wallbox e quadro contatori / POD Consiglio pratico: accertarsi che gli impianti elettrici e il quadro contatori siano in buono stato	condòmino con professionista
3 - potenza desiderata	Definire la potenza desiderata/appropriata per le proprie necessità, tramite la seguente semplice formula: - Parametro A = distanza media percorsa giornalmente con macchina elettrica (es. 80km al giorno) - Parametro B = durata media (o tipica) di ricarica giornaliera a disposizione (ad esempio 10h durante la notte). Potenza consigliata in kW = $A * 0,25 / B$ Esempio pratico: $80 * 0,25 / 10 = 2,0 \text{ kW}$ (necessaria wallbox modello base < 6kW)	condòmino con professionista
4 - potenza disponibile	Verificare la potenza attuale della propria fornitura / contatore (POD). Se necessario: richiedere aumento di potenza compilando modulo on-line del proprio gestore di rete Consiglio pratico: esito del punto 1: 2kW (utilizzata per wallbox) + 3 kW (utenza standard) = 5kW	condòmino nella bolletta presso fornitore energia
5 - richiesta preventivi	Richiesta di un preventivo per la fornitura e posa di un sistema di ricarica realizzato ai sensi e nel rispetto della circolare 2/2018 che elenca tutti gli elementi e documenti necessari (vedasi check-list)* Consiglio pratico: chiedere eventualmente 2 preventivi per confrontare le proposte	condòmino con professionista

Fase	Adempimenti e attività principali	Chi
6 - condominio	L'amministratore può informare l'assemblea. Non è necessaria approvazione se l'installazione non crea impedimento alle parti comuni e avviene nel rispetto delle disposizioni della circolare 2/2018 dei VVF Consiglio pratico: informare i vicini che si procede con un'installazione a regola d'arte	condòmino con amministratore
7 - contributi	Verificare disponibilità di contributi statali o provinciali Consiglio pratico: le domande di contributo devono essere presentate prima dell'avvio dei lavori	online
8 - incarico	Confermare per iscritto l'incarico al fornitore abilitato scelto, citando la necessità di progettare e installare in modo conforme alla circolare VVF 2/2018 Consiglio pratico: redigere una fotodocumentazione preliminare dello stato dei luoghi	condòmino
9 - progettazione ed esecuzione	Progettazione e dimensionamento del sistema di ricarica Installazione del sistema di ricarica a regola d'arte Messa in esercizio della wallbox Consiglio pratico: seguire con attenzione l'esecuzione e fare foto	professionista qualificato e abilitato
10 - documentazione	Farsi consegnare tutta la documentazione di cui al punto 6 della linea guida (vedasi check-list)* Consiglio pratico: richiedere la messa in esercizio e formazione/spiegazione congiunta	condòmino
11 - conclusione	Trasmissione all'amministratore della dichiarazione di cui al punto precedente L'amministratore provvederà ad inoltrare la documentazione di cui al punto 6 della linea guida al comune in occasione del quinquennale rinnovo della conformità antincendio Consiglio pratico: se possibile usare il mezzo PEC per le trasmissioni	condòmino e amministratore

* Per approfondimenti vedasi circolare 2/2018 VVF e consultare un professionista qualificato

5 Approfondimenti normativi

5.1 Diritto del singolo condomino e utilizzo delle parti comuni

A livello europeo la **Direttiva EPBD** (Energy Performance of Buildings Directive) promuove l'efficienza energetica degli edifici e introduce il cosiddetto **diritto alla connessione**. L'obiettivo è semplificare l'installazione dei punti di ricarica nelle abitazioni condominiali e, più in generale, favorire la transizione verso edifici a emissioni zero entro il 2050.

In Italia, il fondamento civilistico del diritto all'installazione di punti di ricarica è rinvenibile negli articoli 1102 e 1122-bis del Codice Civile. Tali disposizioni **consentono al singolo condomino di installare infrastrutture di ricarica** a servizio della propria unità immobiliare o del proprio posto auto, anche mediante l'utilizzo delle parti comuni, purché non venga alterata la destinazione delle stesse e non sia impedito il pari uso agli altri condomini.

In base all'art. 1122-bis c.c., l'installazione di impianti non centralizzati, tra cui rientrano espressamente quelli per la ricarica dei veicoli elettrici, **non è subordinata ad autorizzazione assembleare** preventiva salvo prescrizioni per la tutela della sicurezza, del decoro architettonico o della stabilità dell'edificio.

Nel caso di infrastrutture di ricarica **condominiali o collettive**, la relativa realizzazione è invece soggetta a deliberazione dell'assemblea con le maggioranze previste dall'art. 1136 c.c.

5.2 Decreto semplificazioni - SCIA edilizia ed edilizia libera

Dal punto di vista urbanistico-edilizio, l'installazione delle infrastrutture di ricarica è disciplinata dal **D.Lgs. 257/2016** che promuove la diffusione dei punti di ricarica sul territorio nazionale.

Il successivo **D.L. 76/2020** (Decreto Semplificazioni) ha chiarito espressamente che:

- la ricarica dei veicoli elettrici, sia essa pubblica o privata, è da considerarsi un **servizio e non una fornitura di energia elettrica** (articolo 57 comma 2-bis);
- l'installazione delle infrastrutture di ricarica per veicoli elettrici rientra tra gli interventi di **edilizia libera**;
- tali opere **non sono soggette a SCIA edilizia**, permesso di

costruire o altri titoli abilitativi, salvo la presenza di vincoli specifici o l'esecuzione di opere strutturali.

Quest'ultimo principio è stato ulteriormente rafforzato dal **D.L. 77/2021** (Decreto Semplificazioni bis), che ha abrogato il DM 3 agosto 2017, eliminando l'elenco dei documenti da allegare alla SCIA in caso di modifica o nuova connessione elettrica.

Ne consegue che la realizzazione di un nuovo POD, il potenziamento della fornitura o la connessione di una wallbox non costituiscono di per sé presupposto per l'attivazione di procedimenti edilizi.

5.3 Connessione elettrica e normativa impiantistica

La realizzazione dei punti di ricarica è soggetta alla normativa tecnica sugli impianti elettrici, in particolare al **DM 37/2008**, che impone:

- il progetto elettrico dell'impianto se la potenza supera i 6kw (sotto i 6kw **non** è obbligatorio redigere un progetto elettrico);
- il rilascio della dichiarazione di conformità da parte dell'installatore abilitato.

Dal punto di vista tecnico-normativo, si applicano inoltre le Norme CEI, in particolare la CEI 64-8, Sezione 722, che disciplina i requisiti di sicurezza degli impianti di ricarica per veicoli elettrici, comprese le protezioni differenziali, contro le sovracorrenti e i sistemi di gestione del carico.

5.4 Circolare nr. 2/2018 dei VVF.

Ai sensi del **DPR 151/2011**, le autorimesse di superficie **superiore a 300 m²** rientrano tra le attività soggette ai controlli di prevenzione incendi (attività n. 75).

Per tali autorimesse, **la Circolare del Ministero dell'Interno n. 2/2018** (*Linee guida per l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici*) costituisce il principale riferimento interpretativo per l'installazione dei punti di ricarica. La circolare chiarisce che le infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici **non rientrano fra le attività soggette ai controlli di prevenzione incendi e non rappresentano un aggravio delle preesistenti situazioni di sicurezza**.

Se, però, l'installazione di tali infrastrutture avviene in una attività soggetta al controllo dei VVF, essa comporta una modifica considerata:

a) **non rilevante** ai fini dell'aggravio delle preesistenti condizioni di sicurezza **se realizzata a regola d'arte e secondo le indicazioni riportate nelle linee guida**.

In questo caso, in occasione della verifica antincendio periodica, è necessario depositare, presso il comando dei VVF., la documentazione di conformità (DiCo) relativa alla corretta installazione e la dichiarazione di rispondenza alle linee guida a firma di un tecnico abilitato.

b) **rilevante** se **non realizzata secondo le indicazioni delle linee guida** e perciò necessita, per la sua regolarizzazione, di nuovo progetto o nuova SCIA (Segnalazione Certificata di Inizio Attività) antincendio come definito dalla Legge Provinciale 4/2025.

5.5 Riferimenti normativi provinciali

Decreto del Presidente della Provincia n. 6/2025 - efficienza energetica.

Stabilisce, salvo eccezioni:

Che per **edifici residenziali** nuovi o in caso di ristrutturazioni, almeno 50% dei posti auto dovranno avere canalizzazioni per una facile installazione di sistemi di ricarica.

Decreto del Presidente della Provincia n. 16/2020 - prestazione energetica nell'edilizia.

Stabilisce, salvo eccezioni particolari:

Gli **edifici residenziali** di nuova costruzione e quelli residenziali sottoposti a ristrutturazioni importanti, aventi più di dieci posti auto, **devono essere dotati delle infrastrutture di canalizzazione**, vale a dire condotti per cavi elettrici, per ogni posto auto, per consentire la successiva installazione di punti di ricarica per veicoli elettrici.

Legge Provinciale n. 4/2025 - disciplina le procedure amministrative e gli adempimenti relativi alla prevenzione incendi per attività soggette a controllo presenti sul territorio della Provincia

autonoma di Bolzano.

Principali aspetti della legge:

1. Progetto di prevenzione incendi

- il Progetto antincendio va presentato prima di iniziare i lavori e resta valido finché l'attività soggetta a controllo non subisce modifiche rilevanti che impattano la sicurezza antincendio. In questo caso è necessario aggiornare il progetto (tramite SCIA antincendio o nuovo progetto);
- viene presentato dal responsabile dell'attività.

2. SCIA antincendio

- la SCIA antincendio si presenta al termine dei lavori e prima dell'inizio o della variazione di un'attività soggetta a prevenzione incendi;
- va presentata nel caso di **modifica rilevante** (es. ampliamenti, cambi di uso, modifiche impiantistiche significative...) dell'attività soggetta a controllo oppure nel caso di nuova attività;
- consente di avviare subito l'attività dopo la presentazione;
- il **responsabile dell'attività** trasmette la SCIA antincendio (tramite SUAP/SUE) con asseverazione di un professionista qualificato che attesta il rispetto delle norme antincendio.

3. Verifica periodica

Ogni 5 anni, il responsabile dell'attività deve verificare se sono mutate le condizioni di sicurezza antincendio rispetto a quanto dichiarato nella SCIA/nel progetto e aggiornarle se necessario.

L'Ufficio Prevenzione Incendi della Provincia vigila e fornisce consulenza ed è possibile contattarlo per chiarimenti su casi specifici. (prevenzione.incendi@provincia.bz.it)

6 FAQ e Link utili

6.1 Domande e risposte

D. Le auto elettriche prendono fuoco più facilmente?

R. Il rischio di incendio è inferiore rispetto ai veicoli a benzina/diesel. Le batterie hanno sistemi di protezione avanzati e i dati mostrano che le auto elettriche (BEV) sono molto più sicure dei veicoli a benzina/diesel o ibridi.

(Statistiche e descrizioni a questo link: [yper](#))

D. Le batterie durano poco e vanno sostituite spesso?

R. La maggior parte delle batterie mantiene l'80% della capacità anche dopo 8–10 anni. Le evidenze dimostrano infatti che la vita utile di una batteria supera quella della macchina, arrivando anche molto oltre 10 anni con capacità residua intorno ai 80%
Fonte: Studi di laboratorio e dati reali da utenti EV.

D. Gli incendi delle batterie agli ioni di litio nelle auto elettriche sono notevolmente più difficili da spegnere rispetto a incendi di veicoli a benzina?

R. Vero. Le automobili elettriche prendono fuoco meno frequentemente rispetto a quelle a benzina ma l'incendio è più difficile da spegnere per la presenza delle batterie al litio. È necessario quindi l'intervento di personale specializzato.

D. Serve l'approvazione dell'assemblea per installare una wallbox privata?

R. No, se si utilizza il POD domestico o un POD dedicato privato e non si modificano parti comuni. Altrimenti serve delibera condominiale (art. 1136 c.c.)

D. Il condominio può usare un POD unico con ripartizione interna dei consumi?

R. Sì. La ricarica è un servizio e non vendita di energia. La gestione fiscale e contabile diventa molto semplice.

D. C'è un numero massimo di punti di ricarica che si possono installare in un condominio?

R. Sì. Il numero di colonnine/wallbox nelle parti comuni (parcheggio condominiale o cortile) non può superare il numero delle unità immobiliari. L'ha previsto l'Ente per le nuove tecnologie, l'energia e l'ambiente (ENEA).

6.2 Link e contatti

Ufficio Infrastrutture e mobilità sostenibile

inframob@provinz.bz.it / 0471 414640

Ufficio Prevenzione incendi

prevenzione.incendi@provincia.bz.it / 0471 416020

STA – Strutture Trasporto Alto Adige SpA

info@sta.bz.it / 0471 312888

Link utili:

Contributi provinciali per sistemi di ricarica e auto elettriche

<https://mobilita.provincia.bz.it/it/mobilita-elettrica>

Circolare 2/2018 del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco per l'installazione di sistemi di ricarica

<https://www.vigilfuoco.it/servizi-le-aziende-e-i-professionisti/prevenzione-incendi/testi-coordinati-di-prevenzione/testi-coordinati-di-prevenzione-incendi-disposizioni-general>

Sito dell'Agenzia per la Protezione civile con informazioni utili in materia di prevenzione incendi

<https://protezione-civile.provincia.bz.it/it/prevenzione-incendi/home>

IMPRESSUM

Editore

Dipartimento Infrastrutture e Mobilità
Ripartizione Mobilità
Ufficio Infrastrutture e mobilità sostenibile

Redazione e contenuti

Monica Carmen

Mitwirkung und Beratung

Daniel Rier
Alexander Alber
Marco Lombardozzi
Giuseppe Marazzi
Stefano Pezzetta
Harald Reiterer
Arianna Villotti
Dario Toccolini
Florian Alber
Daniel Rier

Traduzione

Simone Messner

Design e grafica

William-Jacopo D'Alessandro

Stampa

Tipografia provinciale

Edizione

1-2026

Linee guida per l'installazione di infrastrutture per la ricarica di veicoli elettrici

rev. 05/2026

Check-List per verificare o asseverare l'impianto nel pieno rispetto della circolare VVF. 2/2018*

NB: per l'uso rivolgersi a soggetti abilitati e/o amministratore e informarsi circa eventuali aggiornamenti

Ubicazione:	condominio(indirizzo)
Titolo intervento:	realizzazione di una wall-box-privata nel box della sig.ra xxxxx
Proprietario resp.:	nome proprietario
Resp. manutenzione:	nome proprietario o altro
Amministratore:	nome e indirizzo amministratore
Fornitore:	nome soggetto abilitato (elettricista abilitato, impresa ecc.)
Progettazione:	nome soggetto abilitato (elettricista abilitato, impresa ecc.)
Attività soggetta a controllo?	si/no
Attività in deroga?	si/no

Stazione di ricarica		sì / no	note
Sgancio	Il comando di sgancio elettrico generale dell'autorimessa (obbligatorio per garage > 300m² / per attività soggette a controllo) agisce anche sulla stazione di ricarica?	☐ ☐	
Tipo	La stazione di ricarica usa il modo di ricarica 3 (stazione di ricarica fissa in CA) o 4 (stazione di ricarica fissa con convertitore integrato)?	☐ ☐	
Estintore/i	La stazione è dotata di estintori portatili idonei (CO2 o polvere, almeno 1 ogni 5 punti di connessione) in aggiunta a quelli esistenti?	☐ ☐	
Cartelli	L'area in cui è ubicata la stazione di ricarica e gli accessori sono segnalate con idonea cartellonistica, collocata in posizione visibile anche da terzi?	☐ ☐	

Connessione fra stazione di ricarica e veicolo		sì / no	note
Cavo	Il cavo di connessione è resistente all'usura (si se Wallbox ha marchiatura "CE")?	☐ ☐	
	Il cavo è visibile e può essere verificato a vista prima di ogni utilizzo? In alternativa, se è dotato di schermatura metallica, questa è stata messa a terra?	☐ ☐	

Caratteristiche del veicolo elettrico		sì / no	note
Veicolo	Il posto/la stazione di ricarica prevede la ricarica di veicoli omologati	☐ ☐	

Documentazione (capitolo 6)		sì / no	note
Relazione	È presente una relazione sulle caratteristiche tecniche dell'infrastruttura di ricarica? che contiene:	☐ ☐	
	la tipologia del modo di ricarica (3 o 4) incl. dimensioni, colori, interfaccia con utente ed eventuali misure di protezione	☐ ☐	
	numero delle infrastrutture di ricarica previste	☐ ☐	
	indicazione del proprietario e soggetto che farà la manutenzione ordinaria	☐ ☐	
	modalità e attività di informazione e comunicazione per gli utenti (cartellonistica generale)	☐ ☐	
DiCo	è presente la dichiarazione di conformità dell'impianto elettrico ai sensi DM 37/2008?	☐ ☐	

*Le infrastrutture (sistemi di ricarica) nuove realizzate secondo le indicazioni riportate nelle Linee guida allegata alla Circolare del Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco del 05.11.2018, n. 2, protocollo n. 15000, "Linee guida per l'installazione di infrastrutture per la ricarica dei veicoli elettrici", sono considerate modifica NON rilevante ai fini della sicurezza antincendio e per esse si applicano le procedure relative alle modifiche che non comportano aggravio del rischio d'incendio.

Firma