

## Mobilità elettrica - domande e risposte

### Sommario

#### A. COSTI DI RICARICA E TARIFFE ELETTRICHE

- A.1 Quanto costa ricaricare un veicolo elettrico?
- A.2 Quali tariffe per la fornitura di energia elettrica sono applicabili ai punti di ricarica accessibili al pubblico?
- A.3 La tariffa monomia BTVE è applicabile nel caso di punti di ricarica installati presso aree private (quindi non soggette a concessione) ma aperte al pubblico (es. garage gestito da privati, parcheggio di hotel o centro commerciale)?
- A.4 La delibera ARG/elt 242/10 regola la tariffa speciale per le ricariche dei veicoli elettrici e le agevolazioni per progetti pilota: è ancora in vigore?
- A.5 Il servizio di ricarica pubblica dei veicoli elettrici può venire erogato solamente da imprese di vendita di energia elettrica?

#### B. CONNESSIONI

- B.6 Nel caso dell'installazione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico, in particolare sul marciapiede antistante la sede del Cliente (hotel, centro commerciale, ...), già titolare di una fornitura in bassa tensione per la propria sede:
  - il contatore dedicato all'alimentazione delle colonnine può essere collocato nel locale contatori interno all'edificio, accessibile in ogni momento al distributore di rete?
  - anche il quadro elettrico può essere collocato nel locale contatori o comunque all'interno della proprietà del Cliente, anche per evitare possibili atti di vandalismo di cui sarebbe responsabile il Cliente?
- B.7 Può un'impresa di distribuzione di energia elettrica realizzare e gestire punti di ricarica accessibili al pubblico?
- B.8 Può un CPO (Charging Point Operator) intestarsi un POD dedicato alla ricarica di veicoli elettrici presso l'unità immobiliare di un cliente, dove sia già presente un POD intestato al cliente medesimo?
- B.9 Quando la connessione alla rete elettrica del distributore di un'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici in luogo accessibile al pubblico è da ritenersi "ordinaria" e quando "particolare"?

## A. COSTI DI RICARICA E TARIFFE ELETTRICHE

### A.1 Quanto costa ricaricare un veicolo elettrico?

Non esiste una risposta univoca a questa domanda, poiché la ricarica può avvenire in molti modi diversi, ciascuno dei quali caratterizzato da differenti costi sia per la fornitura di energia elettrica sia per l'installazione e gestione dell'infrastruttura di ricarica. Un'analisi delle diverse opzioni a disposizione del cliente finale e dei relativi costi è contenuta nella Scheda tecnica [Prezzi dei servizi di ricarica per veicoli elettrici e sistema tariffario dell'energia elettrica](#).

Per quanto riguarda le opportunità di **ricarica privata** (cioè, in luoghi privati non accessibili al pubblico come ad esempio spazi condominiali o garage di abitazioni private, garage di flotte aziendali, etc.) è bene evidenziare come i costi connessi siano influenzati da una molteplicità di fattori, tra i quali si possono citare:

- la possibilità di utilizzare un punto di prelievo (POD) già attivo o la necessità di doverne attivare uno nuovo dedicato alla ricarica;
- la capacità di gestire in modo intelligente la contemporaneità dei carichi (al fine di limitare la necessità di incrementi di potenza impegnata);
- il costo della componente "materia energia" previsto dalle diverse offerte commerciali disponibili sul mercato;
- la possibilità di soddisfare una parte del fabbisogno di energia per la ricarica tramite autoproduzione;
- la possibilità di aggregare in un'unica unità di consumo box condominiali di diversi proprietari.

Per quanto riguarda le opzioni di **ricarica pubblica** (o, più correttamente, ricarica in luoghi accessibili al pubblico) è essenziale ricordare che, ai sensi della Direttiva Europea 2014/94/UE e del D.Lgs. 257/16, tale servizio si deve sviluppare in concorrenza e, pertanto, la determinazione dei prezzi finali del servizio di ricarica non ricade nella regolazione tariffaria dell'Autorità. In questo mercato è dunque oggi attiva una molteplicità di soggetti (operatori di punti di ricarica, fornitori di servizi di mobilità, esercizi commerciali) in grado di fornire servizi di ricarica a condizioni economiche molto diversificate, quali ad esempio: ricarica gratuita o scontata per i clienti di un esercizio commerciale (hotel, centro commerciale, ...), ricarica fatturata in base al consumo di energia, ricarica fatturata in base al tempo di occupazione del parcheggio, ricarica basata su abbonamento che può contemplare un costo fisso mensile e un costo variabile per kWh ricaricato, ecc.

## A.2 Quali tariffe per la fornitura di energia elettrica sono applicabili ai punti di ricarica accessibili al pubblico?

In linea generale, per quanto riguarda le componenti della spesa per la fornitura di energia elettrica che riguardano il trasporto e gestione del contatore e gli oneri generali di sistema, a tutti i punti di prelievo non dedicati ad utenze domestiche o di illuminazione pubblica vengono applicate tariffe che dipendono solamente dal livello di tensione della rete elettrica a cui sono connessi e al livello di potenza disponibile, sulla base di quanto stabilito dal Testo Integrato delle disposizioni per l'erogazione dei servizi di trasmissione e distribuzione (TIT, allegato A alla delibera [568/2019/R/eel](#) e s.m.i. .

Con delibera ARG/elt 242/10 l'Autorità ha introdotto la possibilità (poi confermata per i periodi successivi) per gli operatori di punti di ricarica dei veicoli elettrici in luoghi aperti al pubblico, di richiedere l'applicazione di una tariffa monomia in energia (espressa unicamente in c€/kWh) relativamente ai servizi di trasporto e gestione del contatore (tariffa di rete) (nel seguito indicata come tariffa BTVE), limitatamente ai punti di prelievo connessi in bassa tensione e dedicati in via esclusiva alla ricarica di veicoli elettrici. Per i punti a cui è applicata la tariffa di rete BTVE, anche le componenti a copertura degli oneri generali di sistema hanno struttura monomia.

L'assenza di componenti fisse o in quota potenza (€/punto/anno o c€/kW/anno) rende questa tariffa particolarmente favorevole per l'apertura lungo le strade di nuovi punti di ricarica in aree aperte al pubblico, poiché elimina il peso di costi fissi annuali in capo al gestore del servizio di ricarica. È tuttavia da considerare che, stante la necessità anche per questi utenti di contribuire alla copertura dei costi dei servizi di rete (trasporto e gestione del contatore) e degli oneri generali di sistema, a fronte dell'eliminazione delle quote fisse delle tariffe, le componenti variabili in energia (c€/kWh) mostrano valori nettamente maggiori di quelli applicabili a utenze con tariffa di tipo "bassa tensione altri usi" (BTA) di pari potenza. Questa struttura tariffaria risulta dunque vantaggiosa fino a quando il volume di energia prelevato rimane complessivamente contenuto. Inoltre, come già detto, il punto di prelievo deve essere dedicato alla ricarica di veicoli elettrici: non è quindi possibile applicare la tariffa BTVE se l'energia prelevata è utilizzata, oltre che per la ricarica di veicoli elettrici, anche per altri scopi (ad esempio, nel caso di una stazione di servizio già connessa alla rete elettrica, gli usi elettrici per le pompe di combustibile, per l'illuminazione del piazzale e per gli eventuali servizi presenti come il bar o l'autolavaggio).

Le tariffe BTVE non includono i costi dell'attività di ricarica oltre che, naturalmente, il prezzo della materia prima energia. A tale proposito, si invita tuttavia a consultare il [chiarimento](#) pubblicato in data 9.4.2020 relativamente ai prezzi applicabili nel mercato di maggior tutela.

### **A.3 La tariffa monomia BTVE è applicabile nel caso di punti di ricarica installati presso aree private (quindi non soggette a concessione) ma aperte al pubblico (es. garage gestito da privati, parcheggio di hotel o centro commerciale)?**

Qualunque sia la tipologia di area privata presso la quale il punto di ricarica in bassa tensione viene reso accessibile al pubblico (hotel, centro commerciale, autorimessa o altro), la tariffa BTVE è applicabile purché si tratti di punto dedicato **in via esclusiva** alla ricarica pubblica di veicoli elettrici. In merito al riconoscimento quale "punto di ricarica accessibile al pubblico", si invita in ogni caso a considerare anche quanto previsto:

- dalla Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, al considerata n.26: *"Un punto di ricarica o di rifornimento accessibile al pubblico può includere ad esempio punti o dispositivi privati di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico a mezzo di carte di registrazione o pagamento di oneri, punti di ricarica o di rifornimento per sistemi di auto condivisa che consentono l'accesso di utenti terzi mediante abbonamento, o punti di ricarica o di rifornimento nei parcheggi pubblici. I punti di ricarica o di rifornimento che consentono agli utenti privati di accedere fisicamente mediante autorizzazione o abbonamento dovrebbero essere considerati punti di ricarica o di rifornimento accessibili al pubblico."*
- dal Decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, all'art.4, comma 10: *"Tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico prevedono anche modalità di ricarica specifiche per gli utilizzatori di veicoli elettrici, senza la necessità di dover concludere contratti con i fornitori di energia elettrica o gli operatori interessati. Per i punti di ricarica accessibili al pubblico sono abilitate modalità di pagamento, che permettono a tutti gli utilizzatori di veicoli elettrici di usufruire del servizio di ricarica."*

### **A.4 La delibera ARG/elt 242/10 regola la tariffa speciale per le ricariche dei veicoli elettrici e le agevolazioni per progetti pilota: è ancora in vigore?**

La possibilità di presentare proposte di progetti pilota per la mobilità elettrica si è definitivamente chiusa ormai parecchi anni fa; la selezione dei progetti pilota ammessi ai finanziamenti si è, infatti, conclusa con la pubblicazione della [delibera ARG/elt 96/11](#). La tariffa BTVE è in ogni caso tuttora disponibile e prescinde completamente dalla partecipazione ai progetti pilota.

### **A.5 Il servizio di ricarica pubblica dei veicoli elettrici può venire erogato solamente da imprese di vendita di energia elettrica?**

No, non esistono limitazioni di questo tipo.

## B. CONNESSIONI

**A.6 Nel caso dell'installazione di sistemi di ricarica per veicoli elettrici su suolo pubblico, in particolare sul marciapiede antistante la sede del Cliente (hotel, centro commerciale, ...), già titolare di una fornitura in bassa tensione per la propria sede:**

- **il contatore dedicato all'alimentazione delle colonnine può essere collocato nel locale contatori interno all'edificio, accessibile in ogni momento al distributore di rete?**
- **anche il quadro elettrico può essere collocato nel locale contatori o comunque all'interno della proprietà del Cliente, anche per evitare possibili atti di vandalismo di cui sarebbe responsabile il Cliente?**

La risposta è affermativa ad entrambe le domande, a condizione che siano rilasciate le previste autorizzazioni e che sussista un accordo con il Comune per l'utilizzo, da parte del Cliente, degli spazi antistanti la sede del Cliente.

Si evidenzia, tuttavia, che non sussistono ragioni normative o regolatorie che inducano a dover necessariamente installare un contatore dedicato, separando l'alimentazione dei sistemi di ricarica accessibili al pubblico installati da quella degli impianti elettrici già a disposizione del cliente. A riprova di ciò, si invita anche a considerare quanto disposto dall'articolo 4, comma 9, del D.Lgs. 257/2016: a fini di applicazione delle accise, "*gli operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico sono considerati [...] consumatori finali dell'energia elettrica utilizzata per la ricarica degli accumulatori dei veicoli a trazione elettrica presso infrastrutture pubbliche, aperte al pubblico ovvero di pertinenza di enti o di aziende per i propri dipendenti*".

In ogni caso, qualora si decida di separare l'alimentazione dell'edificio e installare un contatore dedicato all'alimentazione dei punti di ricarica, ove la fornitura sia alimentata in bassa tensione, al punto di consegna dedicato si può applicare, ove richiesta, la tariffa BTVE.

**A.7 Può un'impresa di distribuzione di energia elettrica realizzare e gestire punti di ricarica accessibili al pubblico?**

No. Conformemente alla normativa comunitaria e nazionale, un'infrastruttura di ricarica di veicoli elettrici non dovrebbe essere realizzata da una società intestataria della concessione di distribuzione di energia elettrica.

La direttiva europea 2014/94/UE del 22 ottobre 2014 indica, infatti, chiaramente che "la creazione e il funzionamento dei punti di ricarica dei veicoli elettrici dovrebbero essere

ispirati ai principi di un mercato concorrenziale con accesso aperto a tutte le parti interessate nello sviluppo ovvero nell'esercizio delle infrastrutture di ricarica" (premesse, n. 30). Il D.Lgs. 257/16 che recepisce tale Direttiva nell'ordinamento italiano prevede che: "Gli operatori dei sistemi di distribuzione cooperano su base non discriminatoria con qualsiasi persona che apre o gestisce punti di ricarica accessibili al pubblico" (art. 4, comma 12).

L'indicazione della direttiva europea 2014/94/UE relativa ai principi di un mercato concorrenziale nel segmento della ricarica in luoghi accessibili al pubblico induce a ritenere che sia prudente considerare il segmento della ricarica dei veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico alla luce di quanto previsto dall'articolo 8, commi 2 e seguenti, della legge 10 ottobre 1990, n. 287, come modificata e integrata dall'articolo 11, comma 3, della Legge 5 marzo 2001, n. 57; in base a tali disposizioni, un esercente di servizi pubblici in concessione (come un'impresa distributrice di energia elettrica) deve costituire una società separata per svolgere attività di mercato in segmenti contigui a quello della propria attività in concessione, e darne comunicazione all'Autorità garante della concorrenza e del mercato.

#### **A.8 Può un CPO (Charging Point Operator) intestarsi un POD dedicato alla ricarica di veicoli elettrici presso l'unità immobiliare di un cliente, dove sia già presente un POD intestato al cliente medesimo?**

L'attività sul campo e il confronto diretto con i clienti hanno fatto emergere alcune esigenze di chiarimento in merito all'applicazione dell'articolo 5.3 del Testo Integrato delle Connessioni (TIC 2020-2023, Allegato C alla deliberazione 568/2019/R/eel). Si fa riferimento, in particolare, alla possibilità per il CPO (charging point operator) di richiedere ed intestarsi nuovi punti di connessione dedicati alla ricarica (sia pubblica che privata) all'interno di un'area di proprietà o nella disponibilità di un cliente (dove è già presente un POD di quest'ultimo). Tale previsione è indispensabile soprattutto laddove non sia possibile utilizzare il POD esistente del cliente (per motivi tecnici o esigenze specifiche) o qualora per vincoli di natura amministrativa/fiscale (es. nei casi di pubblica amministrazione) il cliente non possa fornire in autonomia il servizio di ricarica e debba necessariamente rivolgersi ad un soggetto specializzato.

Si chiede conferma della possibilità per il CPO di intestarsi un POD dedicato alla ricarica di veicoli elettrici presso l'unità immobiliare del cliente, dove è già presente un POD intestato al cliente medesimo e connesso in bassa o in media tensione.

Per rispondere al quesito si fa riferimento agli estratti della normativa e della regolazione rilevanti richiamati nel Box 1. È quindi possibile affermare che:

- in linea generale, il comma 5.1 del TIC consente la coesistenza, in un'unica unità immobiliare, di più punti di prelievo solo laddove questi afferiscano a diverse tipologie contrattuali (ad es. BTDOM e BTAU, MTAU e BTAU, BTAU e BTVE, MTAU e

BTVE); casi particolari di tale possibilità generale sono quelli specificati al comma 5.2 e nella prima parte del comma 5.3 del TIC;

- il comma 5.3 del TIC, tuttavia, estende questa possibilità anche al caso particolare di unità immobiliare in cui si intenda installare più punti di prelievo di tipo BTAU, purché tutti quelli ulteriori al primo siano destinati esclusivamente alla ricarica di veicoli elettrici;
- infine, tenendo anche conto delle disposizioni contenute all'articolo 4, comma 13, del D.Lgs. 257/16, è bene chiarire che i diversi punti di prelievo presenti nella medesima unità immobiliare possono essere intestati a soggetti diversi: la "richiesta del medesimo titolare" menzionata al comma 5.3 del TIC non implica, infatti, che i nuovi punti di prelievo "destinati esclusivamente alla ricarica di veicoli elettrici" siano nella titolarità dello stesso cliente finale.

Da ultimo, al fine di perimetrare in modo chiaro le situazioni nelle quali si applica la regolazione di cui all'articolo 5 del TIC, nel Box 2 vengono ricordate le normative rilevanti per la definizione di "unità immobiliare".

## Box 1

### Riferimenti regolatori e normativi rilevanti

Il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257 "Disciplina di attuazione della direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di una infrastruttura per i combustibili alternativi" (**D.Lgs. 257/16**) prevede:

- all'articolo 4, comma 9: gli **operatori dei punti di ricarica accessibili al pubblico** sono considerati, ai fini dell'applicazione del decreto legislativo 26 ottobre 1995, n. 504, consumatori finali dell'energia elettrica utilizzata per la ricarica degli accumulatori dei veicoli a trazione elettrica presso infrastrutture pubbliche, aperte al pubblico ovvero di pertinenza di enti o di aziende per i propri dipendenti [...];
- all'articolo 4, comma 13: La fornitura di energia elettrica a un punto di ricarica deve poter essere oggetto di un contratto con fornitori diversi rispetto all'entità fornitrice dell'abitazione della sede in cui sono ubicati i detti punti di ricarica.

Il **TIC** prevede:

- al comma 5.1: Per ciascuna tipologia di contratto di cui al comma 2.2 del TIT gli impianti elettrici dei clienti finali sono connessi alle reti in **un unico punto per ciascuna unità immobiliare e sue pertinenze**, fatto salvo quanto disposto al comma 5.3 e nel caso di punti di emergenza e fermo restando quanto previsto al comma 1.1 in materia di Unità di consumo.
- al comma 5.2: Per le **utenze domestiche** in bassa tensione può essere richiesta l'installazione di un secondo punto di prelievo destinato esclusivamente all'alimentazione di pompe di calore per il riscaldamento degli ambienti, anche di tipo reversibile. Tali punti di prelievo possono essere utilizzati anche per l'alimentazione di un punto di ricarica privato per veicoli elettrici.
- al comma 5.3: **In deroga** a quanto previsto dal comma 5.1, per le utenze di cui al comma 2.2, lettere a) e d), del TIT, può essere richiesta dal medesimo titolare l'installazione di **ulteriori punti di prelievo destinati esclusivamente alla ricarica di veicoli elettrici**.

Le **tipologie contrattuali** menzionate nel TIC sono definite all'articolo 2, comma 2, del **TIT** nel modo seguente:

- lettera a) per utenze domestiche in BT (BTDOM);
- lettera b) per utenze di illuminazione pubblica in BT (BTIP);
- lettera c) per utenze in BT per alimentazione esclusiva dei punti di ricarica di veicoli elettrici in luoghi accessibili al pubblico (BTVE);
- lettera d) per utenze in BT per altri usi, incluse le utenze per la ricarica dei veicoli elettrici, quando l'alimentazione sia effettuata in punti di prelievo distinti rispetto a quelli relativi alle utenze di cui alla precedente lettera a) (BTAU);
- lettera e) per utenze di illuminazione pubblica in MT (MTIP);
- lettera f) per utenze in MT per altri usi (MTAU);
- lettere g, h, i per utenze in AT e AAT.

## Box 2

### Cosa si intende per unità immobiliare

Come chiarito anche nella risposta alla FAQ F.1 pubblicata sul sito di ARERA con riferimento ai Sistemi Semplici di Produzione e Consumo ([https://www.arera.it/allegati/faq/tisspc\\_faq.pdf](https://www.arera.it/allegati/faq/tisspc_faq.pdf)), la normativa catastale definisce l'unità immobiliare come ogni fabbricato, o porzione di fabbricato o insieme di fabbricati, ovvero un'area che appartenga allo stesso proprietario e che, nello stato in cui si trova e secondo l'uso locale, presenta potenzialità di autonomia funzionale e reddituale e quindi rappresenta un cespite indipendente. L'unità immobiliare è quindi identificata attraverso tre diversi parametri:

- è un'entità fisica: un intero fabbricato (convitto, scuola, etc.), ovvero una porzione di fabbricato (appartamento, negozio, etc.), ovvero un insieme di fabbricati (opificio, caserma, ospedale costituito da diversi padiglioni, etc.);
- è un'entità giuridica: appartenenza a uno stesso proprietario inteso come ditta catastale;
- è un'entità economica: cespite indipendente, inteso come minimo perimetro immobiliare avente capacità di produrre un reddito indipendente e quindi avente autonomia funzionale e reddituale.

In particolare l'articolo 2, comma 40, del decreto legge 262/06 convertito con modificazioni dalla legge 286/06 ha disposto che "Nelle unità immobiliari censite nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6 ed E/9 non possono essere compresi immobili o porzioni di immobili destinati ad usocommerciale, industriale, ad ufficio privato ovvero ad usi diversi, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale o reddituale".

L'Agenzia del Territorio ha inoltre precisato con il provvedimento 2 gennaio 2007 che:

1. gli immobili o loro porzioni destinati a uso commerciale, industriale, a ufficio privato, ovvero a usi diversi, ricompresi nell'ambito di unità immobiliari già iscritte nelle categorie catastali E/1, E/2, E/3, E/4, E/5, E/6 ed E/9 ovvero oggetto di dichiarazione di variazione o di nuova costruzione, sono censiti in catasto come unità immobiliari autonome in altra appropriata categoria di un diverso gruppo, qualora gli stessi presentino autonomia funzionale e reddituale;
2. per «usi diversi» si intende ogni altra utilizzazione, ancorché diversa da quella commerciale, industriale e di ufficio privato, non strettamente strumentale all'esercizio della destinazione funzionale dell'unità immobiliare principale, censita in una categoria del gruppo E. Sono considerati strumentali gli immobili utilizzati esclusivamente per l'erogazione del servizio pubblico;
3. per autonomia funzionale si intende la possibilità del bene di essere utilizzato autonomamente rispetto alle altre porzioni immobiliari del compendio di cui fa parte, ancorché l'accesso possa avvenire da spazi comuni e nell'ambito di orari e regole stabiliti con disciplinari, regolamenti o similari. A tale fine i beni di cui al punto 1 devono essere delimitati e, ove necessario, devono essere dotati o dotabili dei servizi di fornitura di energia elettrica, di adduzione idrica, di fognatura, e altri, ancorché utilizzabili in forma associata. Gli stessi beni devono inoltre presentare una stabilità nel tempo, legata alle caratteristiche intrinseche, ancorché la destinazione specifica possa variare nel corso dell'anno;
4. l'autonomia reddituale si configura quando il bene è in grado di produrre un reddito indipendente e autonomo da quello ascrivibile agli altri cespiti ubicati nel compendio.

## **A.9 Quando la connessione alla rete elettrica del distributore di un'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici in luogo accessibile al pubblico è da ritenersi "ordinaria" e quando "particolare"?**

Non sono infrequenti casi in cui venga richiesta la connessione di una stazione di ricarica per veicoli elettrici in luogo accessibile al pubblico ma non presidiato in permanenza; in tali situazioni, come è possibile distinguere in modo chiaro se ci si trovi dentro o fuori dagli abitati e, quindi, se la tipologia di connessione debba essere rispettivamente "ordinaria" oppure "particolare"?

La tipologia di servizio di connessione applicabile nel caso specifico dovrà essere determinata tenendo conto della perimetrazione dei centri abitati attuata da ogni amministrazione comunale in ottemperanza dell'articolo 4 del Nuovo Codice della Strada (cfr. Box 3).

Qualora, dunque, venga richiesta la connessione alla rete elettrica di un'infrastruttura di ricarica non presidiata in permanenza, questa sarà da considerare come:

- "permanente particolare" (ai sensi del comma 7.2 del TIC) qualora si trovi al di fuori del perimetro del centro abitato, come definito dalla regolamentazione comunale vigente;
- "permanente ordinaria" (ai sensi del comma 7.3 del TIC) qualora si trovi all'interno del perimetro del centro abitato.

### Box 3

#### Riferimenti regolatori e normativi rilevanti

Il **TIC** prevede:

al comma 7.1: Il servizio di connessione è riferibile alle seguenti **tipologie**:

- connessioni permanenti ordinarie;
- connessioni permanenti particolari;
- connessioni temporanee.

al comma 7.2: Sono considerate tipologie **permanenti particolari** le connessioni relative a:

- installazioni non presidiate in permanenza, situate fuori dagli abitati;
- insegne luminose e pubblicitarie; c) impianti di illuminazione di monumenti e simili;
- impianti di risalita e simili;
- installazioni mobili e precarie (roulottes e simili);
- singole costruzioni non abitate in permanenza o comunque non di residenza anagrafica del proprietario (ville, case di caccia, rifugi di montagna e simili) situati oltre 2.000 metri dalla cabina media/bassa tensione di riferimento;
- costruzioni che non siano raggiungibili con strada percorribile da automezzi o che siano separate dagli impianti di distribuzione esistenti da tratti di mare, di lago o laguna.

al comma 7.3: Sono considerate **temporanee** le connessioni la cui durata prevista è inferiore ad un anno, rinnovabile di un ulteriore anno [...]

al comma 7.4: Sono considerate tipologie **permanenti ordinarie** le connessioni diverse da quelle elencate ai punti 7.2 e 7.3.

Il **Nuovo Codice della Strada** (decreto legislativo 30 aprile 1992 n. 285 e s.m.i.) prevede:

articolo 3, comma 8: CENTRO ABITATO [è] insieme di edifici, delimitato lungo le vie di accesso dagli appositi segnali di inizio e fine. Per insieme di edifici si intende un raggruppamento continuo, ancorché intervallato da strade, piazze, giardini o simili, costituito da non meno di venticinque fabbricati e da aree di uso pubblico con accessi veicolari o pedonali sulla strada.

Articolo 4, comma 1: Ai fini dell'attuazione della disciplina della circolazione stradale, il comune, entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore del presente codice, provvede con deliberazione della giunta alla delimitazione del centro abitato.

Articolo 4, comma 2: La deliberazione di delimitazione del centro abitato come definito dall'art. 3 è pubblicata all'albo pretorio per trenta giorni consecutivi; ad essa viene allegata idonea cartografia nella quale sono evidenziati i confini sulle strade di accesso.

**Per richieste di chiarimenti o invio di proposte e suggerimenti**  
[mobilitaeelettrica@arera.it](mailto:mobilitaeelettrica@arera.it)

