

**Decreto-legge 16 giugno 2022, n. 68 “Disposizioni urgenti per la sicurezza e lo sviluppo delle infrastrutture, dei trasporti e della mobilità sostenibile, nonché in materia di grandi eventi e per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili”.**

Il Gruppo Enel esprime un generale apprezzamento per il decreto-legge 16 giugno 2022 n. 68 che costituisce un importante intervento di completamento delle disposizioni volte a migliorare e favorire la mobilità sostenibile. In particolare, la dichiarata finalità del provvedimento di voler contribuire a *“migliorare i servizi pubblici idrici, di mobilità e amministrativi forniti ai cittadini e alle imprese, aumentare la sicurezza dei trasporti (stradali, aerei, ecc.), accelerare gli iter amministrativi e autorizzativi per rendere gli investimenti più rapidi ed efficaci”* nonché *“ridurre l’inquinamento e di promuovere una mobilità sostenibile, anche nell’ottica di perseguire la decarbonizzazione dei trasporti e di migliorare la sicurezza della circolazione”* rappresenta un segnale virtuoso che deve essere perseguito con efficacia e costanza. In particolare, il provvedimento modifica il codice della strada introducendo alcune disposizioni volte ad attribuire una qualificazione giuridica alle infrastrutture di ricarica dei veicoli elettrici, da un lato definendole “pertinenze di servizio” e quindi sono determinate, secondo le modalità fissate nel regolamento, dall'ente proprietario della strada in modo che non intralcino la circolazione o limitino la visibilità, dall’altro evidenziando che le aree per la ricarica dei veicoli, possono appartenere anche a soggetti diversi dall'ente proprietario dell’area ovvero essere affidate dall'ente proprietario in concessione a terzi secondo le condizioni stabilite dal regolamento. Inoltre, per favorire la mobilità delle persone con disabilità, il Decreto stabilisce che le macchine elettriche a loro uso possono circolare nelle piste ciclabili, oltre che nelle aree pedonali. Molto importanti sono poi le disposizioni volte ad accelerare la transizione ecologica nel settore dei trasporti, soprattutto quello delle merci nell’ultimo miglio, permettendo ai titolari di patenti B di guidare un veicolo ad alimentazione alternativa fino a 4,25 tonnellate (anziché fino a 3,5 tonnellate).

Sebbene le citate misure siano complessivamente positive, ci sono ulteriori interventi utili al fine conseguire gli ambiziosi obiettivi volti ad uno sviluppo deciso della mobilità sostenibile e perseguire la decarbonizzazione dei trasporti. In tal senso, è auspicabile prevedere nei bandi per l’assegnazione delle attività di installazione e gestione delle infrastrutture di ricarica un coefficiente premiale per gli operatori (CPO) di infrastrutture di ricarica che consentono di mettere a disposizione dei comuni dati certificati sui risparmi in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, particolati NO<sub>x</sub> e rumore. Inoltre, ulteriori possibili interventi dovrebbero riguardare:

**MODIFICHE CODICE DELLA STRADA – REGOLAMENTO ATTUATIVO**

Al fine di rendere omogenea e standardizzata la segnalazione dello stallo per i veicoli elettrici in ricarica su tutto il territorio nazionale nonché completare e dare attuazione al divieto di sosta previsto dalla attuale disposizione del codice della strada è necessario provvedere alla modifica del relativo Regolamento di esecuzione ed attuazione (D.P.R. 495/1992) introducendo una segnaletica orizzontale e verticale che identifichi univocamente lo spazio riservato alla ricarica di veicoli elettrici ed espliciti che solo i veicoli in ricarica possono sostare nell’apposito spazio.

**MODIFICHE AL CODICE DELLA STRADA – REGOLAZIONE DELLA SOSTA PER LE INFRASTRUTTURE DI RICARICA VELOCI**

È necessario migliorare il tasso di utilizzo dell’infrastruttura di ricarica di potenza elevata di cui all’ articolo 2, comma 1, lettera e), del decreto legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, introducendo una modifica all’articolo 158 lettera h-ter del codice della strada che preveda per tali tipologie di infrastrutture un *grace period* di soli 20 minuti (e non 60 minuti come attualmente previsto), trascorsi i quali la vettura elettrica o ibrida si considera in divieto di sosta. Tale modifica da un lato massimizza l’investimento per il concessionario/installatore ed evita il proliferare inutile di colonnine poco utilizzate, dall’altro fornisce al cliente una maggiore possibilità di trovare infrastrutture di ricarica disponibili.

#### ULTERIORI MODIFICHE DI SEMPLIFICAZIONE PER INSTALLAZIONE INFRASTRUTTURE DI RICARICA

Al fine di accelerare e semplificare l'installazione delle infrastrutture di ricarica nei centri storici ovvero nelle aree sottoposte a vincolo (paesaggistico, culturale od architettonico) è necessario prevedere che l'installazione di un'infrastruttura di ricarica, in virtù del fatto che deve essere considerata un'opera di urbanizzazione primaria, rientri tra quegli interventi esclusi (totalmente o parzialmente) dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzativa semplificata (i.e. Decreto del Presidente della Repubblica 13 febbraio 2017, n. 31 - Regolamento recante individuazione degli interventi esclusi dall'autorizzazione paesaggistica o sottoposti a procedura autorizzativa semplificata G.U. 22 marzo 2017, n. 68).