

MINISTERO DELL'INTERNO

DIPARTIMENTO DELLA PUBBLICA SICUREZZA

Direzione centrale per la polizia stradale, ferroviaria, delle comunicazioni per i reparti speciali della polizia di stato

Prot. n. 300/STRAD/2/22588/.U/2022

Roma, 6 luglio 2022

OGGETTO:

Decreto legge 16 giugno 2022, n. 68 (1) recante "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".

Modifiche al codice della strada

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 139 del 16 giugno 2022 è stato pubblicato il decreto legge 68/2022 (1), in vigore dal giorno stesso della pubblicazione, che apporta delle modifiche alle norme sulla circolazione stradale, illustrate in dettaglio nell'allegata scheda (All. A).

* * *

Le Prefetture - Uffici Territoriali del Governo sono pregate di voler estendere il contenuto della presente ai Corpi e Servizi di Polizia Locale.

Questa Direzione Centrale provvederà per i rispettivi Compartimenti di Specialità e per gli altri uffici della Polizia di Stato.

Allegato A alla circolare 6.7.2022, prot. n. 300/STRAD/2/22588/.

Art. 24

Pertinenze delle strade

Le modifiche apportate all'art. 24 hanno lo scopo di adeguare le norme relative alle pertinenze stradali per lo sviluppo della mobilità sostenibile, attraverso l'installazione di stazioni di ricarica dei veicoli elettrici. Attraverso il riconoscimento dei manufatti per la ricarica dei veicoli quali pertinenze di servizio, potranno trovare applicazione le sanzioni previste dallo stesso art. 24 per aver installato stazioni di ricarica senza la preventiva autorizzazione dell'ente proprietario della strada.

Art. 47

Classificazione dei veicoli

Attraverso la modifica dell'art. 47 si è voluto allineare la norma italiana al Regolamento 168/2013 del 15 gennaio 2013, recante disposizioni sull'omologazione dei veicoli a motore a due o tre ruote e dei quadricicli. Tale modifica non comporta particolari ripercussioni sulle norme in vigore. Infatti, la classificazione dei veicoli in argomento era già contenuta nel citato Regolamento 168/2013 che è direttamente applicabile in Italia.

Art. 50

Velocipedi

Con la modifica del comma 1 dell'art. 50, si prevede che i velocipedi adibiti al trasporto di merci possono avere una potenza maggiore rispetto a quelli normalmente utilizzati per il trasporto di persone. Coerentemente con le nuove disposizioni anzidette, con il comma 2, si disciplinano i velocipedi adibiti al trasporto di merci, che devono essere muniti di un piano di carico con specifiche caratteristiche (aperto o chiuso, approssimativamente piano e orizzontale) e dimensioni (lunghezza per larghezza uguale o superiore a 0,3 rispetto alla lunghezza e larghezza del veicolo [1]. Pertanto, il velocipede che non risponda alle caratteristiche o dimensioni anzidette, non può essere ritenuto come adibito al trasporto di merci e, di conseguenza, non potrà avere potenza superiore a 0,25 KW.

Inoltre, sono stati aggiunti i commi 2-bis e 2-ter.

Il comma 2-bis prevede che i velocipedi a pedalata assistita non rispondenti ad una o più caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1, sono considerati ciclomotori, rimandando, tuttavia, alla disciplina dell'art. 97 cds. Lo specifico richiamo alla disciplina dell'art. 97, porta a ritenere che, contrariamente a quanto si era indicato sino ad oggi [2], la circolazione con un velocipede a pedalata assistita non rispondente alle caratteristiche o prescrizioni indicate nel comma 1, possa essere sanzionato solo ai sensi dello stesso art. 97.

Tuttavia, riguardo alle caratteristiche e prescrizioni indicate nel comma 1, si ritiene necessario fare delle precisazioni. Secondo la formulazione del comma 1, infatti, le caratteristiche e le prescrizioni da rispettare sono riferite all'ipotesi in cui il motore abbia potenza superiore a quella prevista, o in cui il motore, pur continuando ad essere di ausilio alla pedala, non riduce progressivamente l'alimentazione o non si interrompe quando si superano i 25 km/h o quando si smette di pedalare.

Invece, l'ipotesi del velocipede a pedalata assistita con motore elettrico che non sia ausiliario alla pedalata, cioè che sia capace di funzionare autonomamente facendo muovere la bicicletta anche senza pedalare, si ritiene che debba essere preso in considerazione solo ai fini dell'equiparazione di tali veicoli ai velocipedi a propulsione muscolare ai sensi dell'art. 50. Di conseguenza, in questi casi, non troverà applicazione solo l'art. 97, ma anche gli artt. 116, 171 e 193 cds.

Il comma 2-ter introduce una specifica sanzione nei confronti di chi fabbrica, produce, pone in commercio o vende velocipedi a pedalata assistita che sviluppano una velocità superiore ai 25 km/h. Si tratta, quindi, dei velocipedi che hanno un motore elettrico che non interrompe l'alimentazione una volta raggiunta la suddetta velocità. La condotta sanzionata prescinde dalla circolazione su strada, pertanto, non riguarda il conducente che circola con il veicolo con tali caratteristiche, il quale, in questo caso, risponderà della violazione di cui all'art. 97.

Il secondo periodo del comma 2-ter, introduce una specifica sanzione nei confronti di chi effettua modifiche sui velocipedi a pedalata assistita al fine di aumentarne la velocità oltre i 25 km/h o aumentarne la potenza nominale continua del motore elettrico.

Si tratta di violazioni che possono essere applicate a chiunque esegua le modifiche, quindi, non solo al conducente o al proprietario ma anche, ad esempio, al meccanico che esegue le operazioni di modifica. Anche per questa ipotesi, l'applicazione della sanzione prescinde dalla circolazione del veicolo su strada essendo sufficiente, ai fini della configurabilità della stessa, la sola operazione di modifica. In caso di circolazione, la violazione può concorrere con quella di cui all'art. 97 nei confronti del conducente.

[1] A titolo esemplificativo, se un velocipede è lungo 100 cm, il piano di carico deve essere lungo almeno 30 cm. Pertanto, se il piano di carico ha una lunghezza minore, non può essere considerato come adibito al trasporto di merci.

[2] Che la circolazione del velocipede a pedalata assistita avente caratteristiche difformi da quelle previste, dovendolo considerare come ciclomotore, rimandava alla disciplina degli art. 97 (immatricolazione dei ciclomotori), 116 (patente di guida), 171 (uso del casco protettivo) e 193 cds (assicurazione obbligatoria), con la conseguente, eventuale, applicazione delle sanzioni ivi previste

Art. 97

Circolazione dei ciclomotori

Attraverso la modifica dell'art. 97, la disciplina riguardante il cambio di residenza o di sede dei soggetti intestatari di ciclomotori, viene semplificata e resa coerente con quella già esistente riguardante i restanti veicoli soggetti ad immatricolazione. Infatti, anche in questo caso si tratta dell'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli e non del documento di circolazione per il quale il MIMS non dovrà emettere il tagliando adesivo da applicare sul documento. Pertanto, la residenza o la sede dell'intestatario del ciclomotore dovrà essere sempre verificata attraverso la Banca dati della Motorizzazione. Tuttavia, contrariamente alla disciplina appena richiamata, contenuta nell'art. 94 cds, la disciplina contenuta nell'art. 97 in argomento, non prevede alcuna sanzione in caso di mancato aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli per trasferimento di residenza o sede.

Art. 116

Patente e abilitazioni professionali per la guida di veicoli a motore

Attraverso la modifica dell'art. 116, comma 3, lettera f), si introduce la possibilità per i titolari di patente di categoria "B" conseguita da almeno due anni, di condurre veicoli isolati adibiti al trasporto di merci con massa superiore a 3500 kg ma non superiore a 4250 kg, che siano alimentati con combustibili alternativi [3]. Per considerare legittima la conduzione di tali veicoli con la patente di categoria "B" conseguita da almeno due anni, il superamento dei 3500 kg deve dipendere dall'eccesso di massa del sistema di propulsione che utilizza combustibili alternativi, rispetto ad un veicolo delle stesse dimensioni che utilizza combustibili tradizionali. Inoltre, su questi veicoli non potrà determinarsi un aumento della capacità di carico per effetto del superamento dei 3500 kg di massa.

Tuttavia, tale disposizione non è direttamente applicabile perché l'art. 7, comma 2, del decreto legge 68/2022, ne ha subordinato l'efficacia per i veicoli per i quali il documento di circolazione riporta le

indicazioni sull'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato, le cui modalità di annotazione saranno stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili.

Art. 117

Limitazioni nella guida

La modifica dell'art. 117 introduce un nuovo parametro relativo ai veicoli che possono essere condotti durante il primo anno dal conseguimento della patente di categoria "B". Infatti, per i veicoli ad alimentazione elettrica o ibridi plug-in il limite di potenza è stato alzato a 65 kW per tonnellata rispetto ai 55 kW/t previsto per tutti gli altri veicoli. Resta fermo il limite massimo di potenza assoluta pari a 70 kW alla quale possono arrivare i veicoli della categoria MI 4, tra i quali rientrano anche le autovetture elettriche e ibride plug-in.

Art. 120

Requisiti morali per ottenere il rilascio della patente di guida e disposizioni sull'interdizione alla conduzione di velocipedi a pedalata assistita

Con la modifica dell'art. 120, oltre alla sostituzione della rubrica, per renderla coerente con il nuovo testo dell'articolo, è stato introdotto il comma 6-bis con il quale si interviene prevedendo delle misure interdittive nei confronti dei soggetti indicati nel comma 1 [5]. Nei confronti di questi soggetti potrà essere emesso un provvedimento che vietи la conduzione dei velocipedi a pedalata assistita. Si prevede, inoltre, che nei casi in cui le condizioni soggettive indicate nel comma 1 [6] siano intervenute dopo il rilascio della patente di guida, con il provvedimento di revoca emanato dal Prefetto, è possibile disporre anche il divieto di condurre i velocipedi a pedalata assistita.

Art. 121

Esame di idoneità

La modifica dell'art. 121 riguarda soltanto correttivi che riguardano la nomenclatura del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, nonché aspetti relativi a controlli interni dello stesso Dicastero che non presentano aspetti di interesse in questa sede

[3] I combustibili alternativi indicati nella Direttiva 96/53/CE sono:

- elettricità consumata in tutti i tipi di veicoli elettrici,
- idrogeno,
- gas naturale, compreso il biometano, in forma gassosa (gas naturale compresso - GNC) e liquefatta (gas naturale liquefatto - GNL),
- gas di petrolio liquefatto (GPL),

- *energia meccanica immagazzinata/prodotta a bordo, incluso il calore di scarto.*

[4] *Veicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo otto posti a sedere oltre il sedile del conducente.*

[5] *Delinquenti abituali, professionali o per tendenza e coloro che sono o sono stati sottoposti a misure di sicurezza personali o alle misure di prevenzione; le persone condannate per i reati di cui agli articoli 73 e 74 del testo unico sugli stupefacenti, nonché i soggetti destinatari dei divieti di cui agli articoli 75, comma 1, lettera a (divieto di conseguire la patente di guida per un periodo fino a tre anni), e 75-bis, comma 1, lettera f (divieto di condurre qualsiasi veicolo a motore), del testo unico sugli stupefacenti; persone alle quali è applicata per la seconda volta una sentenza di condanna per omicidio colposo.*

[6] *Da questa ipotesi sono esclusi, tuttavia, i soggetti alle quali è applicata per la seconda volta una sentenza di condanna per omicidio colposo.*

Art. 126

Durata e conferma della validità della patente di guida

La materia relativa alle patenti di guida scadute da oltre 5 anni era stata già oggetto di regolamentazione da parte del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili che, nel merito aveva emanato, da ultimo, la circolare n. 38775 del 16 dicembre 2021, diramata da questa Direzione Centrale con circolare del 30 dicembre 2021. Con la modifica dell'art. 126, si definisce la disciplina attraverso una norma primaria. Sul contenuto della modifica dell'art. 126 si rimanda alla lettura della circolare del MIMS n. 20043 del 20 giugno 2022 allegata alla presente (all. 1).

Per quanto riguarda l'attività di controllo su strada; si rende necessario, tuttavia, fare alcune precisazioni.

Il soggetto che guida un veicolo con patente scaduta da oltre cinque anni risponde della violazione di cui all'art. 126 cds anche se dispone di un certificato medico di rinnovo. Infatti, secondo la nuova formulazione del comma 8, la validità della patente di guida è subordinata da quanto previsto dal nuovo comma 8-ter, nel quale è previsto che all'interessato deve essere rilasciata una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida valida per condurre veicoli fino al giorno fissato per la prova.

Nell'ipotesi in cui l'interessato non si presenti il giorno fissato per la prova o non la superi, la patente di guida sarà revocata con provvedimento della Motorizzazione che, tuttavia, per essere efficace ai fine dell'applicazione della sanzione di cui all'art. 116, comma 15, deve essere notificato all'interessato. Al fine della corretta applicazione delle norme indicate, in caso di esibizione della ricevuta di prenotazione scaduta, si rende necessario eseguire una verifica attraverso la banca dati della motorizzazione sulla presenza di un provvedimento di revoca, accertando, altresì, che sia stato notificato. Infatti, nelle more della notificazione del provvedimento di revisione, il soggetto risponderà della violazione di cui all'art. 126. In tali casi, sarà opportuno, qualora possibile, procedere, altresì alla notificazione del provvedimento dandone immediata comunicazione all'ufficio emittente, inserendo la circostanza anche nella Banca Dati SDI.

Volendo ricapitolare, durante il controllo su strada di un conducente che ha la patente di guida scaduta da oltre cinque anni, potranno verificarsi le seguenti situazioni:

- guida senza aver richiesto l'esperimento di guida: risponderà della violazione di cui all'art. 126, comma 11;
- guida con certificato medico di rinnovo senza avere la ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida: risponderà della violazione di cui all'art. 126, comma 11;

- guida con la ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida in corso di validità: la guida è legittima e non risponderà di nessuna violazione;
- guida con ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida scaduto di validità ma senza che sia stato notificato il provvedimento di revoca della patente: risponderà della violazione di cui all'art. 126, comma 11;
- guida con prenotazione dell'esperimento di guida scaduto di validità con provvedimento di revoca patente emesso e notificato: risponderà della violazione di cui all'art. 116, comma 15.

Art. 190

Comportamento dei pedoni

Con la modifica dell'art. 190 si interviene per regolamentare la circolazione delle macchine per uso di persone con disabilità [7], alle quali sarà consentito di circolare, oltre che nelle zone riservate ai pedoni, anche nei percorsi normalmente riservati ai velocipedi. Tra questi sulle piste ciclabili, sulle corsie ciclabili sulle corsie ciclabili per doppio senso ciclabile e sulle strade urbane ciclabili, sarà possibile la circolazione solo se la macchina è asservita da motore.

PROROGA DEL TERMINE PER LA Sperimentazione DELLA MICROMOBILITÀ ELETTRICA

Infine, si rappresenta che l'art. 7, comma 3, del DL 68/2022 prevede una proroga al termine del periodo di sperimentazione della micromobilità elettrica, introdotta dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019.

L'art. 7 del citato decreto ministeriale aveva previsto la possibilità di avviare la sperimentazione entro dodici mesi della data di entrata in vigore del decreto stesso [8], da concludersi entro i successivi ventiquattro mesi.

Con l'art. 33-bis, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, il termine di conclusione della sperimentazione era stato prorogato di dodici mesi [9].

Attraverso il citato comma 3 dell'art. 7 del decreto legge 68/2022, quest'ultima proroga di dodici mesi è stata modificata in ventiquattro mesi [10].

Pertanto, per effetto delle proroghe citate, la sperimentazione in argomento dovrà terminare entro quarantotto mesi dall'inizio della sperimentazione [11].

[7] Che non rientrano nella categoria dei veicoli secondo quanto previsto dall'art. 46 cds.

[8] Il DM 4 giugno 2019 è entrato in vigore il 27 luglio 2019.

[9] Portando il termine della sperimentazione a trentasei mesi.

[10] Portando il termine della sperimentazione a quarantotto mesi.

[11] Il termine ultimo per avviare la sperimentazione corrispondeva al 27 luglio 2020. Pertanto, considerando che le proroghe introdotte hanno portato il termine della sperimentazione a quarantotto mesi, il termine ultimo massimo corrisponde al 27 luglio 2024.

circolare 20.6.2022, prot. n. 20043 (Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili)

DL 16 giugno 2022, n. 68, recante "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". - Modifiche all'articolo 126 CdS in materia di rinnovo di validità delle patenti di guida scadute da più di cinque anni - Esperimento di guida