



SENATO DELLA REPUBBLICA
VIII COMMISSIONE LAVORI PUBBLICI, COMUNICAZIONI

1

**Disegno di legge n. 2646 di conversione del decreto legge 68/2022 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”**

**AUDIZIONE DEL DIRETTORE
DEL SERVIZIO POLIZIA STRADALE¹**

Roma, 04 luglio 2022

¹ Dirigente Superiore POMPONIO dr. Paolo Maria.

Il disegno di legge n. 2646 in esame riguarda la conversione in legge del decreto legge 16 giugno 2022, n. 68, entrato in vigore in pari data, il quale ha apportato alcune modifiche alle norme sulla circolazione stradale.

In particolare, l'art. 7 del citato decreto legge ha modificato alcune norme del codice della strada, di seguito riepilogate:

PERTINENZA DELLE STRADE

Si tratta di una norma (art. 24 del cds) che disciplina le aree che sono adiacenti alle strade, costituite dall'insieme di tutti gli elementi destinati in via permanente al servizio o all'arredo funzionale della strada, con la quale si definiscono gli ambiti di intervento degli enti proprietari o concessionari delle stesse, che ne dispongono e ne curano la manutenzione.

La norma, in particolare, introduce le aree destinate alla ricarica dei veicoli elettrici, coerentemente alle recenti norme che hanno introdotto la disciplina sulla ricarica di tale tipologia di veicoli (ad esempio, l'art. 7 cds sulla regolamentazione della circolazione nei centri abitati, con cui è stata introdotta la facoltà per i sindaci di prevedere degli spazi di sosta riservata ai veicoli elettrici; l'art. 158 cds sui divieti di sosta e fermata dei veicoli, con cui è stato introdotto il divieto di sosta e fermata negli spazi dedicati alla loro ricarica).

Con la modifica introdotta è possibile applicare le sanzioni previste all'art. 24 cds, nell'ipotesi di installazione abusiva di uno stallo per la ricarica senza aver ottenuto la preventiva autorizzazione.

CLASSIFICAZIONE DEI VEICOLI

La norma, attraverso la modifica dell'art. 47 cds, allinea la legislazione 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 impatta sulla disciplina vigente, poiché detta classificazione era già contenuta nel citato Regolamento 168/2013, direttamente applicabile in Italia.

Si tratta di una norma tecnica che riguarda le procedure di omologazione dei veicoli, che non ha particolari ripercussioni nell'attività di controllo degli organi di polizia.

CLASSIFICAZIONE DEI VELOCIPEDI

La norma introduce una disciplina specifica per i velocipedi a pedalata assistita adibiti al trasporto di merci, prevedendo che il motore elettrico possa avere una potenza maggiore (0,5 kW) rispetto a quelli tradizionali (0,25 kW). Ciò in ragione della natura di questi veicoli che per trasportare merci necessitano di una potenza superiore, mantenendo comunque invariata la velocità di 25 km/h, al di sopra della quale il motore elettrico deve interrompere l'alimentazione.

Sono state introdotte nuove regole che prevedono specifiche caratteristiche che devono avere tali velocipedi a pedalata assistita adibiti al trasporto di merci che riguardano, in particolare, il piano di carico per il trasporto delle merci, con dimensioni minime stabilite dalla norma.

Inoltre, sono state introdotte delle norme specifiche (commi 2-bis e 2-ter) che disciplinano la sorte dei velocipedi a pedalata assistita che hanno caratteristiche difformi a quelle previste.

In particolare, il comma 2-bis, prevede che detti velocipedi, qualora non rispondenti ad una o più caratteristiche o prescrizioni, siano da considerare ciclomotori, rimandando alla disciplina dell'art. 97 cds (che disciplina le modalità di immatricolazione dei ciclomotori).

Tale rimando porta a ritenere che se una persona circola con un velocipede a pedalata assistita non rispondente alle caratteristiche o prescrizioni previste, le sanzioni applicabili siano solo quelle di cui allo stesso art. 97.

Invece, prima di tale modifica erano applicabili tutte le violazioni in tema di circolazione dei ciclomotori, quali, ad esempio, l'uso del casco, la mancanza della patente di guida, l'obbligo dell'assicurazione.

Pertanto, questo Servizio ritiene che la formulazione della norma non sia coerente con la necessità di disincentivare la circolazione di tali veicoli in condizioni difformi.

Sarebbe preferibile utilizzare la medesima formulazione contenuta nell'art. 52, comma 4, cds che, nel disciplinare le caratteristiche dei ciclomotori, prevede che qualora gli stessi superino i limiti stabiliti vadano considerati come motocicli. Il legislatore in questo caso non ha richiamato altre norme, fermandosi al sostantivo "motociclo".

Pertanto, anche nel caso in esame andrebbe eliminato il richiamo all'art. 97, in modo che i velocipedi a pedalata assistita non rispondenti alle prescrizioni e caratteristiche previste siano considerati ciclomotori.

Con questa formulazione potranno essere applicate tutte le sanzioni previste per tale tipologia di veicoli (assenza di targa e di certificato di circolazione; assenza di copertura assicurativa; guida senza patente; guida senza casco), e non soltanto quelle connesse alla loro immatricolazione (assenza di targa e di certificato di circolazione).

Il comma 2-ter, primo periodo, 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.

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.

Tali previsioni introducono una disciplina che è coerente con altre norme del cds, in particolare con quelle relative ai ciclomotori (vedi art. 97), colmando così un vuoto legislativo sui frequenti casi di velocipedi a pedalata assistita che rappresentano un pericolo per gli utenti della strada, perché sviluppano una velocità superiore a quella consentita.

CAMBIO DI RESIDENZA PER I TITOLARI DI CICLOMOTORI

Attraverso la modifica dell'art. 97 cds, la disciplina riguardante il cambio di residenza o di sede dei soggetti intestatari di ciclomotori è stata semplificata e resa coerente con quella riguardante i restanti veicoli soggetti ad immatricolazione.

Si introduce, infatti, anche per i ciclomotori una procedura per l'aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli (Banca dati motorizzazione), nelle ipotesi di cambio di residenza:

- delle persone fisiche, ove provvede il MIMS attraverso una comunicazione da parte dei Comuni;
- delle persone giuridiche, che possono chiedere l'aggiornamento direttamente alla Motorizzazione.

Tuttavia, contrariamente alla corrispondente disciplina relativa agli altri veicoli, contenuta nell'art. 94 cds, l'art. 97 in questione non prevede sanzioni in caso di mancato aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli per trasferimento di residenza o sede, rendendo complicata la conseguente attività contravvenzionale rispetto ai titolari di detti ciclomotori.

Per tale ragione, questo Servizio ritiene necessario introdurre una sanzione specifica (come quella contenuta nel comma 4 dell'art. 94 cds, relativa al mancato aggiornamento dell'archivio nazionale dei veicoli diversi dai ciclomotori, in caso di cambio di sede o residenza, che prevede sanzioni da 363,00 a 1813,00 Euro), attraverso l'introduzione del comma 3-ter come di seguito riportato:

“3-ter. Chiunque circoli con un ciclomotore per il quale non è stato richiesto, nel termine di sessanta giorni decorrenti dalla data di registrazione della variazione di residenza o di sede, l'aggiornamento dei dati presenti nell'archivio nazionale dei veicoli è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 363,00 a euro 1.813,00.”

PATENTE DI GUIDA

E' stata introdotta la possibilità, con la patente di categoria B conseguita da almeno 2 anni, di condurre veicoli senza rimorchio che hanno un peso maggiore (4250 kg) rispetto a quello normalmente previsto per tale categoria di patente (3500 kg).

Si tratta di una modifica che riguarda una particolare categoria di veicoli, alimentati con combustibili alternativi (elettrici, ad idrogeno, GPL etc.) in ragione del loro maggiore peso determinato proprio dal tipo di alimentazione.

Questa modifica, però, non è ancora pienamente vigente, in quanto deve essere emesso un decreto del MIMS per disciplinare le modalità di annotazione sul documento di circolazione di questi veicoli, dell'eccesso di massa connesso al sistema di propulsione installato.

Tuttavia, non è stata prevista una sanzione per colui che, titolare di patente di categoria B conseguita da meno di due anni, conduce uno dei veicoli in argomento.

Infatti, non potrà essere applicata in tale ipotesi neanche la sanzione prevista per la guida con una patente di categoria diversa, poiché la nuova norma prevede che i veicoli in questione siano comunque condotti con la patente di categoria B, considerando che l'anzianità di due anni non ne determina il cambio di categoria.

Una sanzione non è stata prevista anche nell'ipotesi in cui il titolare di una patente di categoria B conduca un veicolo complesso che supera 3500 kg e fino a 4250 kg, senza aver superato una prova specifica per ottenere l'annotazione sulla patente del codice unionale “96”.

Alla luce di quanto indicato si ritiene necessario intervenire con una modifica dell'art. 116 cds, inserendo una sanzione specifica per le ipotesi descritte.

Si riporta il testo della proposta:

All'art. 116 del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 282, dopo il comma 15-bis è inserito il seguente:

“15-ter. Il titolare di patente di categoria B priva del codice unionale che attesta il superamento di una prova di capacità e comportamento, che guidi un autoveicolo che aggancia un rimorchio la cui massa massima autorizzata della combinazione supera 3500 kg ma non 4250 kg, è soggetto alla sanzione di cui al comma 15-bis. Alla stessa sanzione soggiace anche il titolare di patente di categoria B conseguita da meno di due anni che guidi veicoli senza rimorchio adibiti al trasporto di merci, alimentati con combustibili alternativi di cui al comma 3, lettera f).”

LIMITAZIONI ALLA GUIDA PER I NEOPATENTATI

I neopatentati non possono guidare veicoli molto potenti.

Con la modifica dell'art. 117 cds, sarà consentito ai neopatentati (per un anno dal conseguimento della patente di categoria B), di guidare veicoli elettrici o ibridi plug-in con potenza massima pari a 65 kW per tonnellata.

Per gli altri veicoli che si possono condurre con la patente di categoria B la potenza massima corrisponde a 55 kW per tonnellata.

In ogni caso i veicoli della categoria M1 (autoveicoli destinati al trasporto di persone aventi al massimo 8 posti oltre a quello del conducente), tra i quali rientrano anche le autovetture elettriche e ibride plug-in, possono avere una potenza massima assoluta pari a 70 kW.

La modifica introdotta ha lo scopo di adeguare le norme in considerazione delle differenti caratteristiche costruttive (in particolare, il maggior peso) che hanno i veicoli elettrici o ibridi plug-in, rispetto agli stessi veicoli a motore endotermico.

Anche in questo caso si tratta di una norma squisitamente tecnica che riguarda le caratteristiche dei veicoli, che non ha particolari ripercussioni nell'attività di controllo degli organi di polizia, anche in ragione del fatto che il rapporto potenza peso dei veicoli è, generalmente, riportato sulla carta di circolazione.

MISURE INTERDITTIVE DI PERSONE RITENUTE PERICOLOSE

Al fine di limitare la facilità di spostamento di alcune categorie di persone socialmente pericolose, in quanto dedite ad attività criminali o perché responsabili di specifici reati (es. l'omicidio colposo o reati connessi alle sostanze stupefacenti), con la modifica dell'art. 120 cds è stata introdotta la possibilità di vietare alle stesse la guida di velocipedi a pedalata assistita.

Si tratta di una previsione che mira ad una maggiore sicurezza sociale perché, limitando la possibilità di spostamento per alcuni soggetti, si ritiene di poter limitare la possibilità per gli stessi di commettere nuovi reati.

PATENTI DI GUIDA SCADUTE DA OLTRE CINQUE ANNI

Le norme del cds sino ad oggi in vigore non prevedevano una specifica disciplina per le patenti di guida scadute da molto tempo, nei confronti dei cui titolari, non avendo guidato, si potrebbe supporre la perdita delle capacità di saper condurre un veicolo.

Con la modifica dell'art. 126 cds, è stata definita per legge l'ipotesi della patente di guida scaduta da oltre 5 anni, introducendo un esperimento di guida al quale devono sottoporsi i titolari di queste patenti per poterne rinnovare la validità.

Si introduce anche la misura della revoca della patente nei confronti di chi non supera l'esperimento di guida.

La misura della revoca si introduce anche per chi non si presenta il giorno fissato per eseguire l'esperimento di guida.

Si ritiene che tale ultima previsione abbia degli elementi di criticità legati ad una possibile disparità di trattamento.

Infatti, si andrebbe ad applicare la stessa misura (revoca della patente) in due situazioni che appaiono completamente differenti.

Da un lato c'è un soggetto che non ha superato l'esperimento di guida, nei confronti del quale, quindi, è stata accertata la perdita delle capacità di guidare un veicolo.

D'altra parte c'è un soggetto che non ha svolto l'esperimento di guida perché non si è presentato, per il quale si ritiene che la perdita della capacità di guidare sia ancora presunta.

Pertanto, si dovrebbe prevedere una misura più adeguata alla situazione contingente, inserendo in luogo della revoca, la sospensione della patente a tempo indeterminato, come avviene nei confronti di chi non si sottopone alla visita di revisione della patente di guida nei termini prescritti.

Tale misura dovrebbe avere efficacia sino all'esito positivo di altro esperimento di guida.

Si ritiene necessario, altresì, prevedere che gli effetti della revoca della patente decorano dalla data della prova, per consentire agli organi di polizia, in caso di controllo stradale, di applicare la conseguente sanzione anche senza che il provvedimento di revoca sia stato notificato all'interessato.

Per quanto indicato, si propone una diversa versione del comma 8-ter cds, come di seguito evidenziato:

*8-ter. Qualora una patente di guida sia scaduta da più di cinque anni, la conferma della validità è subordinata anche all'esito positivo di un esperimento di guida finalizzato a comprovare il permanere dell'idoneità tecnica alla guida del titolare. A tal fine, gli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile rilasciano, previa acquisizione della certificazione medica di cui al comma 8 e su richiesta del conducente, una ricevuta di prenotazione dell'esperimento di guida, valida per condurre il veicolo fino al giorno della prova. L'esperimento di guida consiste nell'esecuzione di almeno una delle manovre e almeno tre dei comportamenti di guida nel traffico previsti per la prova di verifica delle capacità e dei comportamenti per il conseguimento della patente della medesima categoria di quella posseduta. **In caso di esito negativo dell'esperimento di guida, la patente è revocata con decorrenza dal giorno stesso della prova. In caso di assenza del titolare, la patente è sospesa fino all'esito positivo di un'ulteriore esperimento di guida che dovrà essere richiesto dall'interessato. La sospensione decorre dal giorno successivo a quello fissato per la prova senza necessità di emissione di un ulteriore provvedimento da parte degli uffici periferici del Dipartimento per la mobilità sostenibile***

MACCHINE PER USO DI PERSONE INVALIDE

Le macchine ad uso della persone con disabilità non sono considerate veicoli e, pertanto, devono soggiacere alle regole previste per la circolazione dei pedoni, che possono circolare solo su determinate aree (marciapiedi ecc...).

La modifica dell'art. 190 cds favorisce la circolazione di tali macchine, consentendone il transito anche in aree che sono normalmente riservate ai velocipedi.

Anche questa nuova norma non ha particolari ripercussioni sull'attività di controllo degli organi di polizia.

ALTRE MODIFICHE

Quelle attinenti l'art. 121 cds, che disciplina gli esami di idoneità per il conseguimento della patente di guida, sono modifiche di carattere formale connesse alla nomenclatura del MIMS e a processi su controlli interni dello stesso Dicastero, che non hanno alcun rilievo rispetto all'attività di controllo degli organi di polizia.

Anche quelle inerenti la proroga per lo svolgimento della sperimentazione della micromobilità elettrica, non impattano sull'attività di controllo degli organi di polizia.

In conclusione, le nuove misure adottate sembrano essere coerenti con altre previsioni contenute nel codice della strada, e, sebbene siano prevalentemente di carattere tecnico, quindi non strettamente collegate alla competenza del Ministero dell'interno, possono ritenersi condivisibili. Si fanno, comunque, salve le modifiche proposte, che a parere di questo Servizio, sono indispensabili per una più efficace applicazione delle norme esaminate, in modo tale da:

- consentire l'applicazione di tutte le sanzioni previste per i ciclomotori anche ai velocipedi a pedalata assistita non rispondenti alle prescrizioni e caratteristiche previsti;
- consentire l'applicazione di una sanzione agli intestatari di ciclomotori, qualora non sia stato aggiornato l'archivio nazionale dei veicoli in caso di trasferimento di residenza o sede;

- consentire l'applicazione di una sanzione nei confronti dei titolari di patente di categoria B che non hanno il codice unionale "96" o che hanno conseguito la patente da meno di due anni, quando guidano particolari tipologie di veicoli;
- differenziare la posizione di chi non supera l'esperimento di guida (con applicazione della revoca della patente) da quella di chi non si presenta alla data fissata per la prova (con applicazione della sospensione a tempo indeterminato della patente), prevedendo al contempo la diretta efficacia della revoca e della sospensione della patente sin dal giorno fissato per la prova.

ULTERIORI INTERVENTI CONNESSI

SAFETY CAR

Al fine di accrescere la sicurezza sulle autostrade e contribuire a ridurre i rischi cui sono esposti coloro che lavorano presso i cantieri, soprattutto durante la fase di messa in posa e rimozione della relativa segnaletica, questo Servizio ritiene utile mettere a disposizione un articolato che prevede l'impiego di veicoli che fungono da *safety car*.

La suddetta *safety car* rallenta la velocità dei veicoli che sorraggiungono, con una procedura che può essere eseguita anche dai soggetti abilitati al servizio di scorta tecnica ai veicoli eccezionali e ai trasporti in condizioni di eccezionalità di cui all'art. 12, comma 3-bis del codice della strada.

In particolare, tale procedura potrebbe essere utilizzata in fase di apposizione di quella segnaletica di cantiere da posizionare in corrispondenza dello spartitraffico, che richiede l'attraversamento dell'intera carreggiata da parte dell'operatore che, se effettuato in presenza di traffico, risulta molto pericoloso e a rischio di investimento.

Tale intervento di regolazione del traffico, essendo qualificabile come compito di polizia stradale, attualmente non può essere svolto dal personale delle società concessionarie autostradali, ma richiede l'intervento di un organo di polizia stradale di cui all'art. 12 dello stesso codice.

Per non distogliere le pattuglie della Polizia Stradale da altri compiti istituzionali altrettanto importanti è stato ipotizzato l'impiego dei soggetti sopra richiamati, abilitati alle scorte tecniche.

La proposta di modifica interesserebbe gli artt. 43 e 177 cds, nei quali sarebbero inserite apposite disposizioni che prevedano la possibilità di operare tale procedura di rallentamento del flusso veicolare e soprattutto per definire le conseguenti norme di comportamento dell'utenza stradale, nel caso di adozione di tale strumento.

Si riportano di seguito i testi degli articoli 43 e 177 risultanti dalle modifiche ipotizzate.

All'articolo 43:

- 1) al comma 5, dopo le parole "o con la sicurezza della circolazione" sono inserite le seguenti: "o con la protezione degli operatori stradali";
- 2) dopo il comma 5, sono aggiunti i seguenti:

"5-bis. Sulle strade con carreggiate indipendenti o separate da spartitraffico, al fine di prevenire situazioni di pericolo derivanti dalla presenza di persone sulla carreggiata, dall'installazione o rimozione di segnaletica per cantieri, da incidenti o altri eventi imprevedibili, il rallentamento graduale della marcia dei veicoli e l'eventuale regolazione del flusso veicolare può avvenire anche mediante l'impiego di veicoli degli organi di polizia stradale di cui all'articolo 12, commi 1, 2 e 3, nonché dei soggetti in possesso dell'abilitazione prevista dal comma 3-bis del medesimo articolo 12.

5-ter. I veicoli di cui al comma 5- bis, impiegati nelle attività di cui al medesimo comma, devono tenere in funzione il dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta “safety-car”. Con apposito provvedimento del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, da adottare d’intesa con il Ministero dell’interno, sono stabilite le modalità di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare nei casi di cui al comma 5- bis, nonché le caratteristiche dei veicoli impiegati, delle attrezzature e dei dispositivi supplementari di equipaggiamento degli stessi.”

All’articolo 177:

- 1) dopo il comma 1, è inserito il seguente: “1-bis. L’uso del dispositivo supplementare a luce lampeggiante blu, in abbinamento ad un pannello rettangolare recante la scritta “safety-car”, è consentito ai conducenti dei veicoli di cui all’articolo 43, comma 5-bis.”;
- 2) dopo il comma 3, è inserito il seguente: “3-bis. Nelle situazioni di cui all’articolo 43 comma 5-bis, è vietato il sorpasso dei veicoli impiegati nella procedura di rallentamento graduale della marcia dei veicoli e di eventuale regolazione del flusso veicolare di cui al medesimo comma 5 – bis. Nelle medesime situazioni di cui al primo periodo, i conducenti dei veicoli che seguono devono rallentare gradualmente, attivare la segnalazione luminosa di pericolo di cui all’articolo 151, comma 1, lettera f) e osservare le eventuali prescrizioni imposte dai soggetti di cui all’articolo 12, commi 1, 2, 3 e 3 – bis impiegati nella procedura di cui al citato articolo 43, comma 5 - bis.”;
- 3) al comma 4, le parole “al comma 1” sono sostituite dalle seguenti: “ai commi 1 e 1-bis”;
- 4) dopo il comma 5, è inserito il seguente: “5-bis. Chiunque viola le disposizioni del comma 3-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 167 a euro 665. Dalle violazioni di cui al presente comma consegue la sanzione amministrativa accessoria della sospensione della patente di guida da uno a tre mesi, ai sensi delle norme di cui al capo I, sezione II, del titolo VI. Se le violazioni sono commesse da un conducente in possesso della patente di guida da meno di tre anni, la sospensione è aumentata da tre a sei mesi.”.

CIRCOLAZIONE DEI MOTOCICLI IN AUTOSTRADA E SULLE STRADE EXTRAURBANE PRINCIPALI

Da tempo è avvertita l’esigenza di consentire la circolazione su autostrade e strade extraurbane principali anche a motocicli con cilindrata inferiore a 150 cm³, se a motore termico, o con potenza inferiore a 11 kW se a motore elettrico.

Si tratta, in buona sostanza, di motocicli a motore termico con cilindra non inferiore a 120 cm³, nonché di motocicli a motore elettrico con potenza non inferiore a 6 kW.

Ciò in quanto tali veicoli per caratteristiche costruttive sono ormai equivalenti per prestazioni a quelli oggi autorizzati al transito nelle citate strade.

Allo stesso tempo, poiché i motocicli in questione possono essere condotti con la patente di categoria A1, che si consegue a 16 anni, per ragioni di sicurezza legata alla tipologia di strada da percorrere, è necessario consentire solo ai maggiorenni la circolazione di tali mezzi su autostrade e strade extraurbane principali.

Inoltre, è necessario intervenire sulla disciplina che riguarda le motocarrozette (motociclo con sidecar laterale), per la cui circolazione su autostrade e strade extraurbane principali non si applica la limitazione a 11 kW se a motore elettrico.

Ne consegue che tali motocarrozette vi possono transitare anche se hanno un motore elettrico superiore a 4 kW (limite di potenza entro il quale sono considerati ciclomotori).

Per quanto indicato, si ritiene utile mettere a disposizione un articolato ai fini della modifica dell'art. 175 cds, come di seguito riportato:

al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, l'art. 175, comma 2, lettera a) è sostituita dalla seguente:
“a) velocipedi, ciclomotori, motocicli di cilindrata inferiore a 120 centimetri cubici se a motore termico, motocarrozze di cilindrata inferiore a 250 centimetri cubici se a motore termico, ovvero di potenza inferiore a 6 kW se a motore elettrico. La circolazione è comunque consentita solo a soggetti maggiorenni, muniti di patente di categoria A2, A, B o di categoria superiore o muniti da almeno due anni di patente di categoria A1”