



DISEGNO DI LEGGE

d’iniziativa dei senatori RIZZOTTI, GALLONE, GIAMMANCO, MALAN, FANTETTI, PAROLI, RONZULLI, AIMI, FLORIS, PEROSINO, PICHETTO FRATIN, GASPARRI, MODENA, TOFFANIN, TIRABOSCHI, STABILE, CALIGIURI, SICLARI, CALIENDO, CANGINI, GALLIANI, DAMIANI, BATTISTONI, BARBONI, FERRO, BINETTI, DAL MAS, PAPTATHEU e MANGIALAVORI

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 5 AGOSTO 2020

Delega al Governo per la regolamentazione dei veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica

ONOREVOLI SENATORI. – Riemersi da memorie d'infanzia del passato e rivisitati in chiave tecnologica, i monopattini elettrici sono tra i protagonisti della mobilità degli ultimi anni. Nel mondo della *smart mobility*, infatti, il 2019 sarà ricordato come l'anno in cui sono state stabilite nuove regole per i monopattini elettrici e altri mezzi della micromobilità e il 2020 come quello in cui queste regole sono state ampiamente messe in pratica. Non solo: quest'anno il settore riceverà un ulteriore impulso indiretto dalla pandemia da COVID-19, che induce le persone a limitare l'uso di mezzi pubblici, cercandone di alternativi in grado di garantire maggiore sicurezza. Uno studio del *Boston Consulting Group* stima che, nei prossimi anni, le possibilità di guadagno nel lungo termine per il mercato europeo e statunitense dei monopattini elettrici potranno aggirarsi tra i 25 e i 30 miliardi di dollari.

Proprio perché i monopattini elettrici sono un'innovazione recente, il codice della strada italiano, emanato nel 1992 (quindi ormai 27 anni fa), non li prevedeva e, come spesso succede nel mondo dell'innovazione, la necessità di stabilire una normativa *ad hoc* è arrivata a posteriori, dopo l'emersione del fenomeno. Le norme sulla micromobilità elettrica sono state previste dalla legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio 2019) e dal decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, 4 giugno 2019, pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 162 del 12 luglio 2019, per avviare la sperimentazione nelle città della micromobilità elettrica. Il decreto concede ai comuni la possibilità di avviare le sperimentazioni di monopattini elettrici, *segway*, *monowheel* e *hoverboard* nelle città e prevede il via libera dei

test su strada esclusivamente in ambito urbano e nel rispetto di determinate condizioni, alcune delle quali hanno già ricevuto critiche da più parti. Per esempio, per i minori che si spostano in monopattino è obbligatorio avere la patente AM (quella per il motorino) e i comuni sono obbligati a collocare nuova segnaletica per indicare le strade dove si può circolare con questi mezzi.

A dicembre 2019, il comma 75 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio 2020), ha stabilito l'equiparazione dei monopattini elettrici alle biciclette. Il comma prevede che i monopattini conformi ai limiti di potenza e velocità (potenza motore 500 w e velocità massima 20 km/h), indicati nel citato decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, siano equiparati ai velocipedi, regolati dal codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Ai comuni è stata quindi data la possibilità di far circolare i monopattini in *sharing* più semplicemente, così come ai cittadini verrà data facoltà di utilizzare sia i propri mezzi sia di affidarsi ai servizi messi a disposizione dagli operatori del settore, senza rischiare di incorrere in sanzioni.

A marzo 2020, con il decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, cosiddetto «decreto milleproroghe», sono entrate in vigore le nuove regole sulla circolazione dei monopattini elettrici. Oggi il monopattino può essere usato in tutto il territorio nazionale, è equiparato ai velocipedi e alle biciclette, può circolare sulle strade urbane che prevedono un limite di 50 km orari e sulle piste ciclabili.

A livello europeo è in fase di definizione una norma tecnica che consentirà di definire le caratteristiche e le specifiche tecniche dei veicoli ammessi alla circolazione su strada.

Si ritiene però che l'incolumità e la tutela della salute dei cittadini italiani debbano essere salvaguardate prima dell'entrata in vigore della normativa europea, con interventi normativi urgenti per prevenire incidenti gravi e definire le caratteristiche e le specifiche tecniche dei veicoli ammessi alla circolazione su strada, quali i monopattini.

In questi ultimi mesi, molte città italiane hanno incrementato sia il numero che le postazioni per il noleggio di monopattini senza mettere nelle piene condizioni la polizia locale e le forze di polizia di verbalizzare e sanzionare le infrazioni degli utilizzatori dei monopattini, troppo spesso privi di dispositivi di riconoscimento dell'utilizzatore e, a quanto si apprende da notizie di stampa, il numero di incidenti e infrazioni che vede coinvolti gli utilizzatori dei monopattini è in costante crescita.

Si è registrato infatti un decesso di un utilizzatore di monopattino elettrico a Bologna e un lungo elenco di sinistri che hanno visto il coinvolgimento del nuovo veicolo di micromobilità elettrica: 22 nel corso del 2020, 14 solo nel mese di giugno.

Inoltre, soprattutto a Roma, sono facilmente riscontrabili da chiunque frequenti le vie centrali della città, costanti violazioni al codice della strada da parte degli utilizzatori dei monopattini, come passare con il semaforo rosso, circolare sui marciapiedi e tra i pedoni, circolare contromano, abbandonare i mezzi dopo il noleggio ai margini delle strade, sui marciapiedi, sulle strisce pedonali e sugli scivoli per i disabili.

Al fine di assicurare, dunque, una corretta regolamentazione dei mezzi, in vista della conclusione delle sperimentazioni, il disegno di legge prevede una delega al Governo per definire una disciplina organica volta a regolamentare la circolazione dei veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica.

La disposizione proposta individua alcuni criteri orientativi degli interventi, tra cui la previsione per i proprietari dei veicoli di dotarsi di apposito certificato di assicurazione obbligatoria, l'obbligo di indossare il casco protettivo, la definizione di appositi stalli per la sosta e, quindi, di relative sanzioni per l'inosservanza delle disposizioni, nonché la limitazione della circolazione in talune aree ove questa può potenzialmente compromettere l'incolumità dell'utenza debole della strada.

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Governo è delegato ad adottare, entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore della presente legge, uno o più decreti legislativi volti a regolamentare la circolazione dei veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, secondo i seguenti principi e criteri direttivi:

a) prevedere l'obbligo, ai fini della circolazione dei veicoli, di indossare un casco protettivo conforme ai tipi appositamente omologati, nonché di una copertura assicurativa a norma delle vigenti disposizioni di legge sulla responsabilità civile verso terzi;

b) prevedere la definizione di appositi stalli nei quali è consentita la sosta dei veicoli e adeguate sanzioni amministrative pecuniarie nel caso in cui i suddetti veicoli determinino intralcio alla circolazione o al passaggio di altri veicoli o di utenti deboli della strada, come definiti ai sensi dell'articolo 3 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285;

c) prevedere limitazioni alla circolazione di tali veicoli sui marciapiedi, sulle aree pedonali e in prossimità di scuole o ospedali, ove sia messa a rischio l'incolumità di altri utenti della strada, prestando particolare attenzione alla salvaguardia dell'utenza debole della strada.

2. I decreti legislativi di cui al comma 1 sono adottati su proposta del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, di concerto con il Ministro dell'ambiente e della tutela del territorio e del mare e con il Ministro dello sviluppo economico.

3. Il Governo trasmette alle Camere gli schemi dei decreti di cui al comma 1, accompagnati dall'analisi tecnico-normativa e dall'analisi di impatto della regolazione, per l'espressione del parere da parte delle Commissioni parlamentari competenti per materia e per i profili finanziari. Ciascuna Commissione esprime il parere entro sessanta giorni dalla data di assegnazione degli schemi di decreto legislativo; decorso inutilmente tale termine i decreti possono comunque essere adottati.

€ 1,00