

Spett. le

Sen. Gianni Pittella - promotore della norma in Senato

giovanni.pittella@senato.it

On.le Roberto Rosso -proponente della norma alla Camera dei deputati

rosso_roberto@camera.it

On.le Elena Maccanti - relatrice della norma alla camera dei Deputati

maccanti_elena@camera.it

Posizione dei consumatori sui testi in discussione riguardanti la disciplina sui monopattini elettrici.

- **Proposta di legge: ROSSO ed altri: "Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica" (2675)**
- **DISEGNO DI LEGGE N. 2140 d’iniziativa dei senatori PITTELLA, D’ARIENZO, BOLDRINI, D’ALFONSO, FEDELI, FERRAZZI, GIACOBBE, IORI, LAUS, MANCA, ROJC, STEFANO, TARICCO e VALENTE "Disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione stradale dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica"(2140)**

Posizione & Proposte

CONSUMERISMO NO PROFIT

È un'associazione di consumatori composta da esperti provenienti dalle istituzioni, dal mondo del lavoro e dal no profit, con l'obiettivo di introdurre in Italia un modello tipicamente anglosassone per la tutela dei consumatori, utilizzando le normative europee e internazionali.

Un modello ispirato ai principi d'indipendenza, capacità di endorsement sul mercato e ai servizi di supporto ai consumatori (come il sistema del "Citizens Advice Service"). Tale modello consiste nell'avvalersi di specialisti convenzionati ed esperti indipendenti, che aiutano i consumatori a risolvere problemi quotidiani di natura legale, economica o di altro tipo, fornendo consulenza e interloquendo con i decisori politici, istituzionali e del mercato.

Interveniamo ex-ante, prevalentemente attraverso il negoziato, l'informazione e la protezione istituzionale dei consumatori. Nella genesi statutaria, infatti, è ben evidenziata l'intenzione a non svolgere quei servizi di assistenza diretta, tipici del modello tradizionale, ma operare per aumentare il livello informativo e dotare i consumatori di strumenti di supporto tali da ridurre drasticamente gli effetti delle frequenti anomalie presenti nei sistemi mass market.

SHARING MOBILITY & MONOPATTINI

Crisi sanitaria e crisi economica e sociale hanno avuto effetti dirompenti sulla mobilità delle persone nelle città e nei centri urbani italiani.

Lockdown, smart working, limitazione agli spostamenti, coprifuoco, hanno causato una forte contrazione della domanda di mobilità nel 2020 che ha riguardato tutte le modalità di trasporto, ma alcune di queste hanno subito un calo più forte.

La sharing mobility, a sorpresa, "ha resistito" rispetto alle altre modalità e anzi, come nel caso dei monopattini, fa segnare picchi di crescita inaspettati.

In questo scenario, sharing mobility e bonus mobilità si sono rivelati fattori trainanti per la nascita e lo sviluppo di un nuovo modello di mobilità.

In Italia, il monopattino in condivisione ha cambiato il volto non solo della sharing mobility ma anche della mobilità tradizionale, visto che ormai un veicolo condiviso su 3 è un monopattino.

Arrivati nel nostro Paese sul finire del 2019, i servizi di monopattino in sharing realizzano numeri senza precedenti nell'anno della pandemia, diventando in 12 mesi il servizio più diffuso in Italia, quello più presente

nelle città del Sud, quello con più veicoli operativi sulle strade, nonché quello che realizza il maggior numero di noleggi nel 2020.

Dati alla mano, nel 2020 sono stati compiuti 7,4 milioni di noleggi in monopattino e percorsi 14,4 milioni di chilometri. Rispetto al 2019, nel 2020 è aumentata la durata (12,1 minuti) e la distanza dei noleggi (1,8 km) effettuati con questo nuovo tipo di veicolo.

Dai dati forniti da Dott – startup olandese attiva nel settore della micromobilità urbana, operativa in oltre 20 città di 7 paesi europei – risulta che:

- 42.000 monopattini elettrici in sharing
- 40 città con servizi di micromobilità in sharing attivi
- 500.000 monopattini privati in circolazione
- 230.000 monopattini privati venduti ogni anno, in media
- 2 milioni di kg di CO2 risparmiati nel 2020 tramite i soli servizi in sharing
- 100 corsi di guida e altre attività formative erogati dalle aziende di micromobilità

Tuttavia ci sono anche dati che preoccupano. Secondo l'Istat, a partire da maggio 2020, si sono verificati 564 incidenti (2 al giorno) e, come riferisce Luigi Gabriele – presidente di Consumerismo No Profit –, il numero dei feriti è pari a 518. Solo nei primi sei mesi del 2021, il conto delle vittime ammonta a 3 decessi.

Ciò dimostra chiaramente la necessità di un intervento sistemico da parte del legislatore che miri a fornire certezza e sicurezza sia agli operatori di settore, sia a tutti gli utenti della strada.

La novità di questa tipologia di veicolo, anche tenendo conto della congiuntura molto negativa, non ha precedenti nel panorama della sharing italiana per proporzioni, e ha portato anche alla ribalta la scarsità delle infrastrutture disponibili, l'assenza di parcheggi dedicati per i mezzi più leggeri e la necessità di governare il sistema della mobilità urbana, garantendo spazio e sicurezza a tutte le modalità e i mezzi di trasporto.

Ad oggi, la circolazione di monopattini elettrici in Italia è regolata dal Decreto MIT n. 229 del 04/06/2019 e dal Milleproroghe 2020, che è intervenuto sulla normativa prevista dalla legge n.160 del 27/12/2019 e ha rinviato il termine della sperimentazione al luglio 2022.

In attesa della conclusione dell'iter parlamentare, e con l'auspicio di una unica iniziativa legislativa per i testi relativi alla proposta Rosso n°2675 alla Camera e del ddl 2140 al Senato entrambi recanti "Disposizioni in materia di sicurezza e di circolazione stradale dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica" che introducono diverse novità, esprimiamo le seguenti posizioni in qualità di rappresentanti dei consumatori.

Le misure e le proposte avanzate dal legislatore e dalle imprese di sharing mobility vanno nella direzione giusta, ma c'è ancora molto da fare.

Per questo motivo, Consumerismo No profit, associazione dei consumatori che da tempo ha avviato una campagna per regolamentare il settore, intende presentare la sua posizione in merito e si fa promotore di un maggiore e più proficuo dialogo tra pubblico e privato, coinvolgendo tutti gli attori interessati.

Riteniamo infatti che la sharing mobility, ed in particolare i monopattini, possano portare notevoli vantaggi alla collettività nel lungo periodo e fornire una risposta sostenibile al mondo che, in modo rapido ed inesorabile, sta cambiando sotto moltissimi aspetti.

In altre parole, per una New Normality c'è bisogno di una New Urbanity ed una New Mobility.

POSIZIONE & PROPOSTE

NORMATIVA

È necessaria e prioritaria una normativa certa, organica e permanente, sia per gli operatori di settore sia per gli utenti della strada.

Bisogna confermare ed armonizzare l'equiparazione normativa fra monopattino elettrico (c.d. propulsione prevalentemente elettrica) e bicicletta (a pedalata muscolare e a pedalata assistita), creando una regolamentazione omogenea che disciplini tutti i mezzi di micromobilità, sia privati che in sharing.

Con la dicitura "monopattino a propulsione prevalentemente elettrica" – formula impiegata anche nei ddl 2675 della Camera e nel ddl 2140 del Senato – si evidenzia il fatto che i monopattini possono essere anche impiegati a pedalata senza ricorrere al motore elettrico; è evidente che ciò muterebbe il quadro regolatorio in termini di utilizzo, velocità, assicurazione, etc..

SICUREZZA

Occorre incrementare il livello di sicurezza dei mezzi circolanti grazie all'introduzione di alcune migliorie come: indicatori di svolta (freccie), catadiottri laterali, doppio freno anteriore e posteriore, tachimetro, casco protettivo (ai sensi delle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080), targa e altri identificativi, giubbotto o bretelle retroriflettenti ad alta visibilità (previsti dal art. 162, c. 4-ter, CdS).

Un equipaggiamento minimo di dispositivi protettivi di sicurezza deve essere obbligatorio e parametrato in base ad alcuni criteri (età, area di circolazione, etc.).

Per utilizzare un monopattino, dunque, è necessario avere un proprio equipaggiamento oppure, in caso di noleggio, ricorrere all'equipaggiamento fornito direttamente dall'impresa di sharing mobility.

Al di là dell'equipaggiamento minimo, si raccomanda l'uso di dispositivi di sicurezza aggiuntivi (come ad esempio caschi e giubbotti con luci di posizione e freccie, specchietti retrovisori, etc.).

ASSICURAZIONE

Si deve rendere obbligatoria la stipula di polizze assicurative per responsabilità civile, a tutela del conducente e dei terzi in caso di incidenti con persone, animali o cose persone, nonché polizze assicurative a copertura dei mezzi. A seconda dei casi, la stipula di tali polizze ricade in capo ai privati proprietari del monopattino o alle imprese di sharing mobility.

SHARING MOBILITY

Occorre sostenere il settore della sharing mobility, che garantisce alla Pubblica Amministrazione società solide e affidabili come interlocutrici, anziché incentivare la mera diffusione di monopattini privati sui quali non possono esserci garanzie tecnologiche come il controllo della velocità o del parcheggio tramite GPS.

VELOCITÀ

Bisogna fissare limiti di velocità certi in base a criteri differenti (area di circolazione, età del conducente, tipologia di mezzo, etc.) e, ove possibile, prevedere un sistema di riduzione automatica del mezzo.

PARCHEGGIO

Si deve chiarire la disciplina regolatoria della sosta e della fermata di ogni mezzo di micromobilità: pubblico, privato e associazioni di categoria devono dialogare sul punto e trovare una soluzione condivisa e di equilibrio tra il free floating e le station based.

Da un lato, il free floating (parcheggiare il mezzo ovunque, ma sempre nel raggio d'azione consentito dalla piattaforma digitale) molto spesso è sinonimo di parcheggio selvaggio, che potenzialmente pregiudica l'incolumità di tutti gli utenti della strada.

Dall'altro lato, il vecchio sistema station based (parcheggiare il mezzo solo in determinate aree) non consente di servire le aree periferiche. È stato dimostrato che l'assenza di postazioni di parcheggio sufficientemente capillari induce gli utenti ad un rilascio indiscriminato dei mezzi, se non all'abbandono degli stessi.

L'idea è quella di incentivare i Comuni a realizzare un'infrastruttura dedicata allo sharing specialmente nelle aree centrali e a maggior densità. Di conseguenza, la gestione dei punti di parcheggio obbligatori deve considerarsi soltanto in queste zone.

PISTE CICLABILI

Sebbene la conduzione dei monopattini possa essere fatta anche su alcune tipologie di strada o in aree pedonali, è necessario realizzare maggiori piste ciclabili dove garantire una circolazione sicura per i mezzi della micromobilità, prevedendo in particolare una minima infrastruttura (semi)permanente atta a garantire una separazione con la carreggiata dedicata agli autoveicoli.

CULTURA & FORMAZIONE

È necessario promuovere attività di formazione e sensibilizzazione rivolte agli utenti, erogate da Comuni, forze dell'ordine (locale e nazionale) e operatori del settore. In particolare, il focus di queste attività deve incentrarsi su: norme di circolazione e di sosta ai sensi del Codice della Strada; rispetto delle categorie soggettive più vulnerabili (anziani, diversamente abili, bambini, donne incinte); rapporto tra pedoni e conducenti di altri veicoli; best practices.

SALUTE & DEGRADO

Se parcheggiati scorrettamente, i monopattini elettrici, al pari degli altri mezzi di locomozione, rappresentano un pericolo per la collettività e alimentano il degrado urbano, specialmente nelle grandi città.

I monopattini elettrici infatti creano vere e proprie barriere architettoniche (semi-fisse) non solo verso le persone più vulnerabili (diversamente abili, anziani, bambini, donne incinte) ma anche per i normo-dotati.

L'incuria nel parcheggiare i monopattini elettrici non deriva esclusivamente dall'inciviltà dei utenti-conduttori degli stessi, ma anche da conducenti di altri veicoli. Infatti, i monopattini elettrici parcheggiati secondo norma (negli stalli riservati a ciclomotori e motoveicoli, ai sensi dei ddl 2675 CAMERA e del ddl 2140 SENATO) nella pratica vengono spostati e riposizionati in modo scorretto, visto che sono facilmente removibili. Pertanto, occorre capire in questo contesto come risalire alla responsabilità del comportamento illecito e irrogare la sanzione.

Nel caso dello sharing, le forze di polizia procedono a multare il monopattino elettrico (in senso lato) e, successivamente, l'impresa di sharing mobility, attraverso la propria piattaforma digitale, riesce a risalire all'ultimo conducente (grazie all'associazione dell'identificativo del monopattino elettrico con i dati inseriti dall'utente al momento della prenotazione e fruizione del monopattino stesso) il quale dovrebbe provare di aver parcheggiato correttamente.

CONTROLLI & SANZIONI

Le forze dell'ordine devono effettuare maggiori controlli ed irrogare sanzioni amministrative pecuniarie sia verso i conducenti dei monopattini (utenti proprietari o fruitori dello sharing) sia verso le imprese di sharing mobility, relativamente all'uso corretto dei monopattini in marcia e in sosta (copertura assicurativa, equipaggiamento di sicurezza, altri oneri etc.).

DIVIETO DI UTILIZZO PER I MINORENNI E PATENTINO

Si deve prevedere una sorta di patentino per i minori d'età (14-18 anni) al fine di legare e parametrare il tipo di monopattino (velocità, dimensioni, etc.) alla fascia età, come ad esempio accade per i ciclomotori e gli autoveicoli e la cilindrata del mezzo.

I minori d'età devono:

- a. usare i monopattini elettrici solo su strada e in aree pedonali, ad una velocità non superiore ai 6 km/h o, in alternativa, su piste ciclabili ad una velocità non superiore a 12 km/h;
- b. indossare il casco e il giubbotto retroriflettente;
- c. usare monopattini elettrici dotati di apposito regolatore di velocità configurabile in funzione dei predetti limiti.

In caso di noleggio, le società di sharing mobility devono preventivamente verificare, anche in modalità telematica, che l'utente abbia i requisiti anagrafici (suggeriamo, pertanto, l'utilizzo dello Spid e del patentino) e disponga dell'equipaggiamento di sicurezza.

MONOPATTINO = MONO-PERSONA, E ALTRI DIVIETI:

Accanto agli obblighi, devono esserci, naturalmente, dei divieti.

I conducenti di monopattini elettrici posti in circolazione non devono:

- a. trasportare uno o più passeggeri (animali compresi);
- b. trasportare un carico;
- c. spingere o trainare un carico o un veicolo;
- d. farsi trainare o rimorchiare da un veicolo;
- e. guidare usando contestualmente il telefono cellulare o qualsiasi altro mezzo di comunicazione;
- f. guidare utilizzando contestualmente cuffie o dispositivi di ricezione o lettori audio (sul punto si può pensare di ricorrere esclusivamente ai comandi vocali per avviare/rispondere alle chiamate, utilizzando cuffie o auricolari);
- g. guidare il mezzo con un andamento irregolare e pericoloso in relazione al contesto di circolazione e di effettuare manovre brusche ed acrobazie.
- h. guidare dopo aver assunto bevande alcoliche o sostanze psicotrope
- i. circolare su strade a scorrimento

Riguardo al divieto di trasportare un carico, i controlli devono riguardare principalmente i rider che, per effettuare i servizi delivery, utilizzano spesso un monopattino proprio o in sharing.

NO AL "COPRIFUOCO" SUI MONOPATTINI

Non siamo d'accordo sulla proposta di legge di introdurre il "coprifuoco" per l'utilizzo dei monopattini nella fascia oraria notturna e, contestualmente, in alcune aree.

CAMBIAMENTO CLIMATICO

Per fornire una risposta vera ed efficace contro il cambiamento climatico, il riscaldamento globale, la riduzione delle emissioni di CO₂, al fine di favorire un modello di vita più sostenibile, bisogna puntare anche a questa tipologia di mobilità. Come ricordavamo, nel 2020 sono stati risparmiati 2 milioni di kg di CO₂ solamente grazie ai servizi in sharing.

Roma, lì 30 agosto 2021

Il Presidente

Luigi Gabriele

Il delegato agli affari istituzionali

Flavio Campara