

Memoria Scritta

nell'ambito dell'esame dei progetti di legge recanti interventi in materia di sicurezza stradale e delega per la revisione del codice della strada

(C. 41 Brambilla, C. 96 Gusmeroli, C. 195 Comaroli, C. 347 Casu, C. 411 Vinci, C. 412 Vinci, C. 526 Berruto, C. 529 Mulè, C. 578 De Luca, C. 634 Consiglio regionale della Lombardia, C. 684 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 686 Consiglio nazionale dell'economia e del lavoro, C. 697 Carè, C. 718 Santillo, C. 865 Consiglio regionale del Veneto, C. 874 Consiglio regionale del Veneto, C. 892 Iaria, C. 985 Rosato, C. 1030 Mascaretti, C. 1218 Consiglio regionale della Puglia, C. 1258 Deidda, C. 1265 Morassut, C. 1398 Cherchi, C. 1413 Consiglio regionale del Veneto, C. 1435 Governo e C. 1483 Gianassi)

Status quo

Oggi la circolazione dei **monopattini elettrici** in Italia è regolata dalla **legge n. 156 del 9 novembre 2021**, conversione del c.d. DL infrastrutture del settembre 2021, che ha consolidato il precedente quadro normativo, introducendo alcune disposizioni aggiuntive finalizzate alla maggiore sicurezza, relative sia ai servizi di sharing che alle caratteristiche dei veicoli stessi.

Le specifiche tecniche dei mezzi sono inoltre state definite, nella direzione di un rigido aumento in termini di sicurezza, dal **Decreto Ministeriale 18 agosto 2022**, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.202 il 30 agosto 2022.

Le principali novità (introdotte solo un anno e mezzo fa) riguardano:

- **il limite di velocità a 20 km/h (prima a 25 km/h)**
- **l'obbligo per i veicoli degli indicatori di direzione**
- **l'obbligo per i veicoli di doppio freno, anteriore e posteriore**

Tale adeguamento normativo ha prodotto di fatto una netta differenziazione fra i monopattini in sharing e quelli invece privati. Infatti, le aziende operanti del settore della micromobilità condivisa (circa 10 in Italia) hanno già adeguato la velocità dei mezzi (che grazie al GPS è automaticamente limitata a 6 km/h in area pedonale e 20 km/h in strada urbana e ciclabile; è anche automaticamente impedita la percorrenza di strade vietate, ad es. extraurbane) e sostenuto importanti investimenti per aggiornare interamente le flotte entro il 2024, acquistando veicoli tutti dotati di frecce e doppio freno.

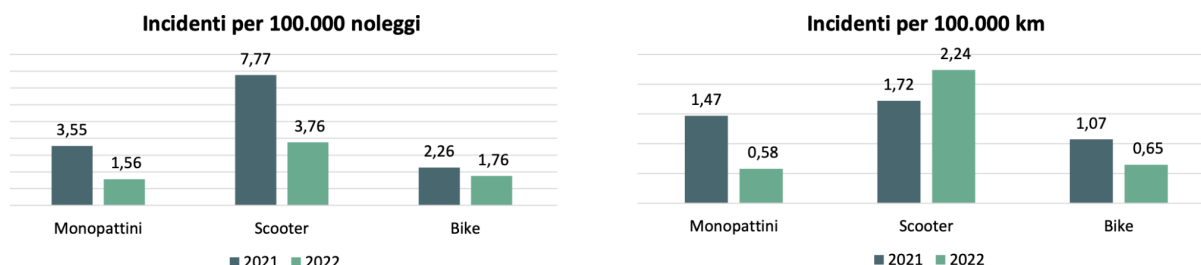
Inoltre, solo i monopattini in sharing prevedono oggi copertura assicurativa e codice identificativo.

Al contrario, è facile pensare che un veicolo immesso nel mercato durante il 2021, e pertanto abilitato ad una velocità di 25km/h, sia ancora circolante assieme ad uno appena fabbricato, limitato a 20 km/h. Peraltro, è ancora facilissimo trovare in vendita online mezzi non conformi e facili kit per "truccarli". Su questo, sono note anche inchieste giornalistiche (cfr: DataRoom di Milena Gabanelli sul Corriere della Sera "[Bici e monopattini elettrici, incidenti in aumento: come sono truccati per correre più veloci](#)")

Dati sull'incidentalità

Lo stato dell'arte descritto poco sopra ha prodotto effetti molto diversi anche per quanto riguarda l'incidentalità. Infatti, nonostante una narrativa comunicativa che tende a generalizzare, i dati dimostrano che non esiste un'emergenza incidenti per quanto riguarda i monopattini in sharing. Il recente adeguamento normativo infatti sembra funzionare.

Come evidenziato nel [7° Rapporto pubblicato dall'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility](#), istituito presso il MIT e il MASE, l'analisi dell'incidentalità dei veicoli di micromobilità in sharing non conferma la percezione diffusa nell'opinione pubblica del monopattino come un veicolo intrinsecamente insicuro. Anzi, **l'indice di incidentalità è inferiore a quello di biciclette e ciclomotori (scooter)** sia per numero di noleggi sia per percorrenze. In generale, gli indici sono coerenti fra loro e evidentemente proporzionali alle



velocità raggiunte da questi veicoli.

Ma soprattutto, l'analisi ha riportato una **forte riduzione del tasso di incidentalità dei monopattini su base annua**. Infatti, a fronte di un grande aumento delle percorrenze e dei noleggi complessivi, il numero di incidenti è **in costante diminuzione tra il 2021 e il 2022, del 61% rispetto alle percorrenze e del 56% rispetto al numero di noleggi**.

Confronto 2021-2022: Monopattini in sharing in Italia

	2021		2022
Percorrenze (milioni di Km)	30,5	↑	60,6
Noleggi (milioni)	12,5	↑	24,8
Incidenti con feriti riportati	536	↓	172
Incidenti mortali riportati	1	↓	0
Tasso di incidentalità	0,0043%	↓	0,0015%

È evidente quindi che il miglioramento delle specifiche tecniche dei veicoli, la riduzione della velocità a 20 km/h, insieme all'aumento dell'esperienza alla guida di questi veicoli da parte degli utenti, stia producendo i risultati perseguiti ed un sensibile ed oggettivo aumento delle condizioni di sicurezza.

Al contrario, tale diminuzione non è riscontrabile nel mondo dei monopattini privati. Nel 2021, 9 dei 10 incidenti fatali avevano riguardato utilizzatori privati. Nel 2022, 16 su 16. Non essendo registrato un dato sulle percorrenze, non è possibile confrontare un tasso di incidentalità con quello dello sharing, tuttavia l'Osservatorio Istat-ACI rileva un trend in crescita in valori assoluti. Gli incidenti stradali che vedono coinvolti monopattini elettrici privati sono passati da 2.101 del 2021 a 2.929 nel 2022 (+39%). Quelli con monopattini in sharing, come riportato poco sopra, sono invece diminuiti.

Sull'ipotesi del casco obbligatorio

Il possibile inserimento dell'obbligo di casco non appare - quantomeno per i monopattini in sharing - giustificato dal numero di incidenti registrati. Tuttavia, se potrebbe non comportare grossi disagi per un utilizzatore privato (che indosserebbe il proprio casco per utilizzare il proprio monopattino) impatterebbe invece enormemente sul settore dello sharing. Tale obbligo, infatti, rappresenterebbe un forte disincentivo all'utilizzo del servizio, comporterebbe un rischio igienico per gli utilizzatori, e sarebbe un elemento totalmente esposto a furti ed atti vandalici.

Peraltro, dove sono stati testate soluzioni con casco obbligatorio, queste si sono verificate del tutto fallimentari: costi elevatissimi per le aziende sia per l'aggiornamento delle flotte (quantificabili in circa 10 milioni di euro l'anno), sia per l'alto tasso di furto e vandalismo. Il tutto, senza una proporzionale riduzione degli incidenti.

Nei casi in cui l'utilizzo del casco era opzionale e solo alcuni veicoli lo prevedevano, si è registrato un utilizzo maggiore dei veicoli senza casco rispetto a quelli con casco.

Inoltre, nessun altro paese europeo prevede un tale obbligo. Questa discrepanza porterebbe inevitabilmente le aziende a concentrare gli investimenti in paesi con meno restrizioni e maggiori utilizzi, mettendo a rischio il settore dello sharing che in Italia conta complessivamente circa 2.000 posti di lavoro.

Confronto con l'estero

L'odierno contesto regolatorio italiano è assolutamente in linea con quello dei principali altri paesi europei. Nessun paese europeo prevede l'obbligo di casco per tutti. Alcuni prevedono targa e assicurazione (oggi in Italia prevista solo per i veicoli in sharing).

	Italia	Austria	Belgio	Czech	Danimarca	Germania	Finlandia	Francia	Ungheria	Norvegia	Polonia	Portogallo	Spagna	Svezia	Svizzera
Età minima di utilizzo	14	12	NO		15	14	NO	12	NO	NO	NO	16	NO	NO	14
Velocità massima (km/h)	20	25	25	25	20	20	25	25	NO	20	25		25	20	20
Targa	NO	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Assicurazione	NO	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Casco obbligatorio (età)	<18	12	NO	<18	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO		NO	<15	NO

Proposte

Considerato il quadro finora esposto, due sembrano le conclusioni evidenti:

- **l'attuale assetto normativo funziona, ma è stato finora implementato soltanto dal mondo sharing. Bisogna mantenere e consolidare l'attuale disciplina, estendendo l'obbligo di assicurazione e codice identificativo ai privati ed aumentando i controlli sul rispetto delle specifiche tecniche.**
- **Non serve modificare la disciplina sul casco, è sufficiente mantenere l'obbligatorietà per i minorenni. L'obbligatorietà del casco generalizzata rischierebbe di portare più danni che benefici, mettendo a rischio l'intero settore dello sharing, che in Italia dà lavoro a circa 2000 persone e contribuisce alle politiche di mobilità sostenibile delle città.**

Qualora il legislatore intendesse comunque procedere ad un inasprimento della normativa, si propongono le seguenti ipotesi cumulative (per salvaguardare il settore dello sharing):

1. Divieto di vendita, commercializzazione ed utilizzo di monopattini non conformi agli standard. Con elevate sanzioni per i trasgressori, sia rivenditori che utilizzatori.
2. Introduzione obbligo di casco solo per i monopattini privati, essendo quelli in sharing già sottoposti ad una normativa autorizzativa ed a controlli stringenti da essa derivanti.



emTransit s.r.l.
C.F. e P.iva: 10581980967
Largo Augusto 3, 20122, Milano

Su Dott

Dott, nata ad Amsterdam nel 2018 da un'idea di Maxim Romain e Henri Moissinac, è una società leader europea della micromobilità urbana. Presente nelle principali città di 7 Paesi europei, fra cui Roma, Madrid, Londra e Bruxelles, gestisce circa 40.000 monopattini e 10.000 biciclette elettriche in tutta Europa. È tra le aziende con maggior parco veicolare attivo in Italia, dove si è aggiudicata i bandi più competitivi ed opera in oltre 15 città tra cui Roma, Milano, Torino e Palermo. Ad oggi, un team di circa 600 dipendenti in Europa, 100 in Italia, è costantemente impegnato per offrire un servizio di mobilità urbana in modo sicuro, sostenibile e duraturo.