

2019, anno della smart mobility?

*Approfondimento a cura dell'Ufficio Legislativo ACI
31.12.2019*

Con la Legge n. 145 del 30 dicembre 2018 (Legge di Bilancio 2019) al comma 102 dell'articolo 1 è stata autorizzata la sperimentazione della circolazione su strada dei veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica. Il fine è quello di promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e sostenibili nell'ampio progetto che coinvolge tutti gli stati europei nel contrasto all'inquinamento atmosferico, sfruttando i benefici derivanti dalla variazione delle modalità degli spostamenti per la mobilità personale con dispositivi a propulsione prevalentemente elettrica.

Con decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti 4 giugno 2019, recante "Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica", è stata data attuazione alla norma contenuta nella Legge di Bilancio nelle città italiane.

Il decreto del MIT prevede che la sperimentazione di tali dispositivi sia consentita solo in ambito urbano, previa delibera comunale e limitatamente a determinate infrastrutture stradali: nelle aree pedonali, nei percorsi pedonali e piste ciclabili, nelle zone 30 e nelle strade con limite di velocità uguale o inferiore a 30 km/h.

Alla sperimentazione sono ammessi esclusivamente :

- i monopattini elettrici;
- i segway, dispositivi di trasporto personale che sfruttano un'innovativa combinazione di informatica, elettronica e meccanica;
- i monowheel, monocicli con una sola ruota simile all'uniciclo, in cui generalmente il guidatore colloca i piedi tra le due ruote ;
- gli hoverboard, veicoli a due ruote parallele che, mediante sensori giroscopici e opportuna elettronica di bordo, riescono a mantenersi in equilibrio orizzontale con la persona a bordo senza bisogno di appoggi ulteriori.

Tutti questi mezzi devono essere dotati di segnalatore acustico e di un motore elettrico con potenza nominale massima non superiore ai 500watt.

È indispensabile che i micro-veicoli siano dotati di illuminazione: da mezz'ora dopo il tramonto, durante la notte e di giorno se le condizioni atmosferiche richiedono l'illuminazione, i mezzi sprovvisti di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di catarifrangenti rossi o di luce rossa fissa non potranno essere utilizzati, ma solo condotti o trasportati a mano.

Inoltre se si circola su strada o su pista ciclabile di sera e di notte con il segway e il monopattino elettrico occorre indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità.

I dispositivi in grado di sviluppare velocità superiori ai 20 km/h devono essere dotati di regolatore di velocità, mentre per poter essere utilizzati nelle aree urbane non possono superare la velocità di 6 km/h.

Inoltre, nelle piste ciclabili protette, nelle corsie riservate e nelle zone 30 è ammesso il transito solo a monopattini e segway, ma non a monowheel e hoverboard.

Tutti i dispositivi devono avere la marchiatura CE, ai sensi della direttiva europea 2006/42/CE.

I Comuni devono individuare infrastrutture stradali o parti di strada utilizzabili e adottare il piano della sperimentazione della micromobilità elettrica, comprensivo della regolamentazione della sosta.

Lungo le strade dovrà essere montata una specifica segnaletica stradale verticale e orizzontale. I Comuni - in caso istituiscano o affidino servizi di noleggio dei dispositivi in condivisione - dovranno prevedere specifiche aree per la sosta, in particolare nei punti di scambio più elevato, con l'obiettivo di garantire «una fruizione più funzionale dei dispositivi ed evitare il possibile intralcio di marciapiedi e aree pedonali da parte di dispositivi abbandonati in posizioni non consentite e non sicure per i pedoni».

I Comuni devono anche prevedere, nell'istituzione o nell'affidamento del servizio di noleggio, l'obbligo di coperture assicurative per l'espletamento del servizio stesso.

Tutti i veicoli elettrici di micromobilità possono essere guidati esclusivamente da conducenti maggiorenni, a meno che il minore non sia in possesso della patente AM (quella necessaria per il motorino).

È vietato il trasporto di altri passeggeri o di cose e ogni forma di traino.

Va mantenuto un andamento regolare e devono essere evitate manovre brusche ed acrobazie. Vengono richiamate le norme dell'art. 182 del Codice della Strada (circolazione dei velocipedi), quando vengono percorse le piste ciclabili o i percorsi promiscui pedonali e ciclabili.

L'art. 6, comma 7, del decreto 4 giugno 2019, con riferimento alla circolazione su aree pedonali, specifica che gli utilizzatori dei dispositivi di micromobilità adottino ogni comportamento utile ad evitare intralcio alla circolazione dei pedoni; trova applicazione l'art. 190, comma 10 del Codice della Strada.

Stato dell'arte.

Ad oggi numerosi Comuni hanno, con delibera, approvato un piano di sperimentazione della micromobilità elettrica, andando a regolamentarne, oltre che la circolazione, anche la sosta, però spesso alla delibera non ha fatto seguito l'installazione da parte del comune della specifica segnaletica, necessaria per disciplinare la sperimentazione.

Le prime città ad aderire sono state Milano, Torino, Rimini, Cattolica, Pesaro e Verona.

Non sono ancora disponibili dati sulla sperimentazione poiché il decreto stesso prevede che i Comuni debbano comunicare i risultati entro tre mesi dal termine della stessa, che deve avere una durata minima di un anno.

Nel frattempo si sono verificati incidenti e sono state comminate sanzioni agli utilizzatori dei veicoli con una certa risonanza sui mezzi di comunicazione.

In risposta a due interrogazioni parlamentari alla Camera dei Deputati in Commissione Trasporti, il Sottosegretario al Ministero dei Trasporti e Infrastrutture Roberto Traversi, ha analizzato la situazione, chiarendo che nell'ambito della sperimentazione vale il regime sanzionatorio espresso nel decreto ministeriale, nei restanti ambiti stradali restano ferme le disposizioni del Codice della Strada.

Ha inoltre precisato che relativamente alla diversa problematica relativa alla circolazione sulla carreggiata stradale dei veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, al di fuori della sperimentazione disciplinata dal decreto ministeriale, gli uffici del MIT, unitamente a quelli del Ministero dell'interno, stanno verificando se in base alle vigenti disposizioni essi possono essere assimilati ai *veicoli con caratteristiche atipiche* o agli acceleratori di andatura.

Il Sottosegretario ha concluso evidenziando che 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.

Nella frattempo, nella Legge di Bilancio 2020, all'articolo 1, comma 75, è disposta l'equiparazione dei monopattini elettrici alle biciclette; si prevede che i monopattini conformi ai limiti di potenza e velocità (potenza motore 500 w e velocità max 20 km/h) indicati nel decreto del MIT del 4 giugno 2019 siano equiparati ai velocipedi, regolati dal Codice della Strada.

Quindi, se il monopattino è in grado di superare i 20 km/h, deve avere un regolatore impostabile in modo da non superare questo limite e, per poter essere utilizzato in aree pedonali, deve essere possibile impostare il regolatore anche sui 6 km/h.

Non viene espressamente stabilito come considerare i monopattini che superano tali limiti.

La strada per avere una regolamentazione certa relativa alla micromobilità appare ancora lunga.