

Dispositivi di micromobilità elettrica: una scelta “sostenibile”? – Parte prima.

A cura dell'Avv. Annunziata Candida Fusco

L'impulso propulsivo verso forme di mobilità alternative ai mezzi pubblici e privati determinato dall'emergenza da Covid 19 ci induce ad una riflessione accurata sui vari aspetti connessi al fenomeno. Prima di esaminare la casistica sempre crescente di episodi connessi alla circolazione dei dispositivi elettrici, alcuni dei quali davvero incresciosi, proviamo a dare uno sguardo alla normativa che fa da cornice.

L'**art. 1, comma 102, della legge di 30 dicembre 2018 n. 145** (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019 – 2021 – G. u. serie generale n. 302 del 31. 12. 2018 – suppl. ord. n. 68) riconosceva, per la prima volta in Italia, la possibilità di avviare una sperimentazione della **micromobilità elettrica** in un'ottica di implementazione dell'idea di sostenibilità.

“Al fine di sostenere la diffusione della **micromobilità elettrica** e promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e sostenibili, nelle città è **autorizzata la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica**, quali segway, hoverboard e monopattini. A tale fine, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti** sono definiti le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione”.

Con **Decreto n. 229 del 4 giugno 2019**, il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti procedeva alla “definizione delle modalità di attuazione e degli strumenti operativi della sperimentazione”.

“La sperimentazione di cui al comma 1 è consentita **solo in ambito urbano** e limitatamente alle specifiche tipologie di infrastrutture stradali e/o parti di strada, di cui all'articolo 3 e relativo allegato 2, in funzione della classificazione dei dispositivi stessi” (art. 1, comma. 2).

Monowheel, hoverboard, segway e monowheel

Nel successivo articolo due si individuano i dispositivi inclusi nella sperimentazione. Essi sono:

hoverboard, segway, monopattini, monowheel. Hoverboard, segway e monowheel sono considerati **dispositivi auto-bilanciati**; i monopattini invece sono del tipo **non auto-bilanciati** e “sono dotati di motore elettrico avente potenza nominale massima non superiore a 500W e di segnalatore acustico”. L'articolo continua con la descrizione dettagliata delle caratteristiche dei quattro dispositivi. **“I dispositivi non possono essere dotati di posto a sedere per l'utilizzatore e sono destinati ad essere utilizzati da quest'ultimo con postura in piedi**” (comma 7) e “devono riportare la relativa marcatura CE prevista dalla direttiva 2006/42/CE” (comma 8).

“I Comuni, con specifico provvedimento emanato nelle forme di cui all’art. 7 del Codice della Strada, autorizzano in via sperimentale la circolazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica **esclusivamente in ambito urbano, limitatamente alle specifiche tipologie di infrastrutture stradali e/o parti di strada indicati nella tabella di cui all’allegato 2**” (art. 3).

Ai Comuni è stata pertanto lasciata la discrezionalità nel decidere se avviare o meno la sperimentazione, con lo specifico onere di individuare la tipologia di strade destinate alla circolazione dei dispositivi, adottare la segnaletica, regolamentare la sosta degli stessi ed avviare una adeguata campagna di informazione della sperimentazione in atto nel proprio territorio. Il Comune provvede con delibera di Giunta.

“I Comuni provvedono nella delibera della Giunta comunale relativa alla sperimentazione di cui all’art. 4 comma 1 e ai successivi atti applicativi, ad esplicitare che per la sosta i conduttori dei dispositivi si attengano a quanto previsto nella regolamentazione di cui al comma 1. Nella medesima delibera i Comuni, **qualora istituiscano o affidino servizi di noleggio dei dispositivi in condivisione, anche in modalità free-floating**, prevedano di rendere obbligatoria l’attivazione di una adeguata azione di informazione nei confronti degli utilizzatori da parte delle società responsabili del servizio circa le regole di utilizzo, fra le quali quelle relative alla sicurezza stradale, alla velocità, alle modalità consentite di sosta. I Comuni prevedono, nella istituzione o nell’affidamento del servizio di noleggio, l’obbligo di coperture assicurative per l’espletamento del servizio stesso” (art. 4).

I successivi articoli 5 e 6 si occupano rispettivamente delle caratteristiche dei percorsi oggetto di sperimentazione e dei requisiti degli utenti e delle norme di comportamento. Gli allegati 1, 2 e 3 si occupano delle caratteristiche tecniche dei dispositivi, degli ambiti di circolazione e della segnaletica stradale connessa. La durata originariamente stabilita per la sperimentazione era di 24 mesi dall’entrata in vigore del decreto.

“La sperimentazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica può essere autorizzata entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto e **deve concludersi entro e non oltre ventiquattro mesi decorrenti dalla medesima data**” (art. 7, comma 1).

“È vietata la circolazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica difformi dalle tipologie e dalle caratteristiche di cui all’articolo 2 e relativo allegato 1. È altresì vietata la circolazione dei predetti dispositivi in assenza o in difformità rispetto all’autorizzazione di cui all’articolo 3, e relativo allegato 2, nonché rispetto alle norme di comportamento previste dal presente decreto. **Si applicano le sanzioni previste dal decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, e succ. mod., recante “Nuovo codice della strada”**” (art. 7, comma 3).

Monopattini e velocipedi

L'art. 1, comma 75 della legge 27 dicembre 2019 n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022) faceva un salto in avanti, generando forse un po' di confusione, a meno di un anno dalla avviata sperimentazione.

“I **monopattini** che rientrano nei limiti di potenza e velocità definiti dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, **sono equiparati ai velocipedi di cui al codice della strada**, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”.

In tal modo, infatti, ferme restando le caratteristiche tecniche ed i limiti previsti dal Decreto 229 del 4 giugno 2019, **i monopattini elettrici vengono equiparati alle biciclette** (i velocipedi) di cui all'art. 50 del CdS.

Articolo 50 – velocipedi

1. I velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; **sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.**
2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.

Sono dedicati ai velocipedi gli artt. 68, 69, 182 del CdS e 377 del Reg. att.: essi non sono soggetti ad omologazione, immatricolazione, assicurazione e targatura, purché rispettino le caratteristiche costruttive previste. Esiste, pertanto, una dettagliata disciplina primaria, integrata dalle dovute norme attuative, dedicata a tale mezzo di trasporto, ivi compresa la versione elettrica.

Legittimo chiedersi perciò se la sintetica formulazione della norma contenuta nella legge di bilancio 2020 tenesse in conto la possibilità di una totale equiparazione dei due mezzi, visti i limiti della compatibilità tra gli stessi, ma soprattutto considerato che la disciplina della legge di bilancio 2019, riservata ai monopattini, veniva tenuta ferma. Con evidente rischio di sovrapposizioni e confusioni.

Non a caso, sopraggiunge un'ultima riforma con il chiaro intento di ripristinare un po' d'ordine, incentivando maggiormente l'uso dei dispositivi “green”: si tratta dell'**art. 33 bis del cd. Decreto Milleproproghe (Testo del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162** (in Gazzetta Ufficiale – Serie generale – n. 305 del 31 dicembre 2019), **coordinato** con la legge di conversione 28 febbraio 2020, n. 8 (in questo stesso Supplemento ordinario alla pag. 1), recante: «Disposizioni urgenti in materia di proroga di termini legislativi, di organizzazione delle pubbliche amministrazioni, nonché di innovazione tecnologica.». (20A01353) (GU n.51 del 29-2-2020 – Suppl. Ordinario n. 10) – Vigente al: 29-2-2020).

Art. 33-bis Monopattini elettrici

1. **1. Il termine di conclusione della sperimentazione di cui all'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, indicato dall'articolo 7 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, è prorogato di dodici mesi.** La circolazione mediante segway, hoverboard e monowheel, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, è consentita, solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica, nell'ambito della sperimentazione disciplinata dal citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019 e nel rispetto delle caratteristiche tecniche e costruttive e delle condizioni di circolazione da esso definite.
2. **Il comma 75 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, è sostituito dai seguenti:** «75. Nelle more della sperimentazione di cui all'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, e fino alla data di entrata in vigore delle nuove norme relative alla stessa sperimentazione, **sono considerati velocipedi**, ai sensi dell'articolo 50 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, **anche al di fuori degli ambiti territoriali della sperimentazione, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica** non dotati di posti a sedere, aventi motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW, rispondenti agli altri requisiti tecnici e costruttivi indicati nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, e caratterizzati dai componenti elencati nell'allegato 1 al medesimo decreto.
75-bis. Chiunque circola con un monopattino a motore avente caratteristiche tecniche diverse da quelle indicate dal comma 75 è soggetto alla **sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400**. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della **confisca del monopattino**, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 2 kW. 75-ter. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75 possono essere condotti solo da **utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età** e possono circolare **esclusivamente sulle strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, ove è consentita la circolazione dei velocipedi, nonché sulle strade extraurbane, se è presente una pista ciclabile, esclusivamente all'interno della medesima**. I monopattini non possono superare la velocità di 25 km/h quando circolano sulla carreggiata e di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni atmosferiche richiedano l'illuminazione, i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sprovvisti o mancanti di luce anteriore bianca o gialla fissa e posteriormente di catadiottri rossi e di luce rossa fissa, utili alla segnalazione visiva, non possono essere utilizzati e possono essere solo condotti o trasportati a mano. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica in violazione delle disposizioni del presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400.

75-quater. I conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75 devono procedere su un'unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due, devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta. I conducenti di età inferiore a diciotto anni hanno, altresì, l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo. E' fatto divieto di trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo. Da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni atmosferiche richiedano l'illuminazione, i conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Chiunque viola le disposizioni del presente comma è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 200.

75-quinquies. Chiunque circola con un **dispositivo di mobilità personale avente caratteristiche tecniche e costruttive diverse da quelle definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019**, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 2 kW.

75-sexies. Ai fini dell'applicazione delle sanzioni di cui ai commi da 75-bis a 75-quinquies, si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. **Si considerano in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.**

75-septies. **I servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75, anche in modalità free-floating**, possono essere attivati solo con apposita delibera della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi messi in circolazione: a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso; b) **le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati**; c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città».

3. Dopo il comma 2 dell'articolo 59 del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, è aggiunto il seguente: «2-bis. **Chiunque circola con un veicolo atipico** per il quale non sono state ancora definite le caratteristiche tecniche e funzionali indicate dal comma 2 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del veicolo, secondo le norme del titolo VI, capo I, sezione II. Si procede in ogni caso alla sua distruzione».

Prima di compiere qualche breve riflessione, ci pare utile segnalare due tabelle elaborate dall'ASAPS (associazione sostenitori amici polizia stradale), facilmente reperibili sul sito istituzionale al seguente link

https://www.asaps.it/downloads/files/milleproroghe_monopattini_elettrici_tabelle.pdf

Una è la tabella delle novità introdotte dall'art. 33 bis cit sui monopattini e le loro caratteristiche, l'altra è la tabella delle sanzioni applicabili in caso di trasgressioni alle nuove disposizioni.

Preme qui sottolineare, per il momento, che la norma in esame si dedica principalmente ai monopattini elettrici, di cui traccia una disciplina più dettagliata, senza approfondire i diversi dispositivi pure previsti, limitandosi a rinviare a quelli con le caratteristiche di cui al Decreto Min. 229 del 4 giugno 2019 ed infine definisce atipici i dispositivi costruiti senza l'osservanza delle disposizioni tecniche prescritte nelle varie norme, per i quali si applicheranno sanzioni pecuniarie e confisca. Di non minore importanza la prima abbozzata regolamentazione del noleggino anche in modalità free floating.

Con Circolare del Dipartimento di Pubblica Sicurezza presso il Ministero dell'Interno N. 300/A/1974/20/104/5, vengono dettate specifiche indicazioni applicative ed esplicative in relazione proprio al neo emanato art. 33 bis.

Qui il link alla Circolare: https://www.interno.gov.it/sites/default/files/allegati/circolare_n_300-a-1974-20-104-5_del_9_marzo_2020.pdf

Bonus mobilità: dal Decreto Clima (Decreto-legge 14 ottobre 2019, n. 111 conv. in legge 12 dicembre 2019 n. 141)

Il primo incentivo in favore della micromobilità sostenibile veniva introdotto ben prima dell'emergenza sanitaria esplosa a fine febbraio 2020; senonchè, il cd. bonus mobilità inserito del Decreto Clima dell'ottobre 2019 era rimasto decisamente inutilizzato fino all'esplosione del virus e della valanga di provvedimenti governativi a sostegno dell'economia.

In sintesi il bonus era destinato alla **rottamazione di veicoli inquinanti** di proprietà di cittadini residenti nei Comuni che superano i limiti di emissioni indicati dalla normativa europea sulla qualità dell'aria. Venivano stanziati 255 milioni di euro con bonus da 500 euro per chi rottama un motociclo Euro 2 ed Euro 3 e bonus da 1.500 per chi rottama un'auto fino a Euro 3. Il bonus è spendibile entro tre anni per l'acquisto di abbonamenti di trasporto pubblico locale o biciclette anche a pedalata assistita.

Rimasto pressochè sconosciuto, il bonus mobilità è stato ripescato ed inserito nei tanti incentivi green riconosciuti dal Governo Conte a partire da marzo 2020.

Con il cd. **Decreto rilancio** (DECRETO-LEGGE 19 maggio 2020, n. 34 – Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19. (20G00052) (GU Serie Generale n.128 del 19-05-2020 – Suppl. Ordinario n. 21) – Entrata in vigore del provvedimento:19/05/2020 Decreto-Legge convertito con modificazioni dalla L. 17 luglio 2020, n. 77 (in S.O. n. 25, relativo alla G.U. 18/07/2020, n. 180) il bonus mobilità rimborsa il 60% dell'importo sostenuto e fino ad un massimo di 500 euro; è concesso a cittadini maggiorenni residenti nei Comuni indicati dalla norma al fine di acquistare ebike, monopattini e altri dispositivi ex art. 33 bis più volte citato. Il bonus, retrodatato al 4 maggio 2020, è stato finalmente attivato il 3 novembre 2020 con la creazione di un'apposita piattaforma dedicata sul sito del ministero dell'Ambiente.

Per quanto circoscritta e limitata sia la normativa in esame, sono comunque evidenti le incertezze ed i dubbi generati da una produzione un po' frettolosa e poco coordinata con il quadro di riferimento in cui la riforma si inserisce. L'obiettivo sarebbe riuscire a tessere la nuova trama normativa sul tessuto preesistente del vigente Codice della strada ed effettuare riforme innovative senza trascurare gli standard di sicurezza raggiunti nel tempo in materia di circolazione e viabilità.

Fine prima parte