

CAMERA DEI DEPUTATI
PROPOSTA DI LEGGE N. 2675

d'iniziativa dei deputati

ROSSO, GELMINI, MULÈ, BERGAMINI, SOZZANI, PENTANGELO, SPENA, BRUNETTA, BALDINI, CANNATELLI, CRISTINA, CASINO, CASSINELLI, DALL'OSSO, D'ETTORE, GIACOMETTO, LABRIOLA, MAZZETTI, MILANATO, PETTARIN, POLIDORI, PORCHIETTO, SACCANI JOTTI, SISTO, VERSACE, ZANGRILLO

Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica

Presentata il 23 settembre 2020

Onorevoli Colleghi! – La micromobilità elettrica rappresenta uno strumento di grande interesse in materia di mobilità sostenibile e di tutela ambientale ma a una condizione, cioè che questo nuovo strumento, in continua evoluzione anche grazie allo sviluppo tecnologico, sia adeguatamente regolato.

Senza regole certe e chiare, soprattutto nella fase iniziale di utilizzo dei mezzi della micromobilità elettrica, si corre il rischio non soltanto di andare nel senso opposto rispetto a quello degli obiettivi prefissati, aumentando il congestionamento del traffico nelle grandi città, ma anche quello di ridurre in maniera drastica il livello attuale della sicurezza stradale.

Il legislatore, dopo un primo passo razionale e condivisibile, con il varo di una sperimentazione a livello locale, ai sensi dell'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145 (legge di bilancio per l'anno 2019), che avrebbe dovuto produrre dati tratti dall'esperienza empirica sulla base dei quali il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti avrebbe potuto

RIVISTA GIURIDICA DELLA CIRCOLAZIONE E DEI TRASPORTI - AUTOMOBILE CLUB D'ITALIA – 2021

adottare iniziative di regolamentazione organica, si è lasciato andare a una serie di «fughe in avanti» che hanno vanificato completamente il primo passo iniziale.

In particolare, il legislatore, con l'articolo 33-bis del decreto-legge 31 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, ha sostituito il comma 75 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (legge di bilancio per l'anno 2020), con i commi da 75 a 75-septies, che disciplinano l'uso dei monopattini elettrici. In particolare, il comma 75-ter prevede che i monopattini elettrici possano circolare sulle strade urbane nelle quali è consentita la circolazione dei velocipedi e ciò ha prodotto una serie di criticità e di incertezze nella concreta applicazione di questa disposizione, che solo in parte sono state sanate dalle disposizioni di cui al citato articolo 33-bis del decreto-legge n. 162 del 2019.

È sufficiente guardare quanto si verifica quotidianamente nelle principali città italiane, a iniziare da Roma e da Milano, per accorgersi che vi sono molte criticità alle quali è necessario porre rimedio prontamente.

I monopattini elettrici, come tutti i veicoli circolanti su strada, dovrebbero essere regolati con una serie di disposizioni inserite all'interno del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. Essendo, però, ancora in corso di svolgimento la sperimentazione alla quale si è fatto cenno e ritenendo come strada maestra da seguire quella di una regolamentazione organica della micromobilità elettrica da varare alla luce dei dati raccolti a livello empirico, la scelta che si compie con la presente proposta di legge è quella di dettare una serie di norme in materia di circolazione dei monopattini elettrici che siano il più organiche possibile, ma anche inevitabilmente transitorie in attesa di una legislazione organica e definitiva da collocare all'interno del citato codice della strada.

La presente proposta di legge, anziché apportare modifiche puntuali alle disposizioni dei commi da 75 a 75-septies dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, prevede una normativa autonoma, proprio al fine di favorire le

massime conoscenza, fruibilità e chiarezza delle norme che regolano la circolazione dei monopattini elettrici da parte dei loro utenti.

Le principali novità rispetto alle norme vigenti riguardano la riduzione della velocità massima su strada che i monopattini elettrici potranno raggiungere, fissando il limite massimo di velocità a 20 chilometri orari (km/h), come previsto dalla sperimentazione in corso (articolo 4). Si stabilisce, inoltre, che i monopattini possano circolare solo sulle strade urbane con un limite di velocità di 30 km e, dunque, sulle strade con una circolazione veicolare ridotta, oltre che sulle piste ciclabili. I luoghi individuati per la circolazione dei monopattini sono gli stessi previsti dalla sperimentazione.

Si prevede, altresì, che i monopattini possano essere condotti solo da maggiorenni, stabilendo l'obbligo dell'uso del casco e del giubbotto catarifrangente. Si introduce, inoltre, il divieto di circolazione dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità (articolo 3).

Si specifica in maniera chiara ed esplicita anche il divieto di sosta sui marciapiedi per i monopattini elettrici stabilendo le relative sanzioni, che possono comprendere anche la rimozione del mezzo (articolo 5). Il citato codice della strada, con il combinato disposto degli articoli 45 e 158, comma 1, lettera h), già prevede il divieto di sosta per tali veicoli ma, ciò nonostante, proprio alla luce dei numerosi monopattini elettrici, in alcuni casi vere e proprie «flotte», che sostano indisturbati sui marciapiedi, ostruendone il passo, e del fatto che gli agenti della polizia municipale non adottano alcun provvedimento volto a sanzionare tale comportamento, si è ritenuto di inserire una disposizione esplicita che elimina ogni possibilità di dubbio interpretativo.

L'articolo 8 ha una funzione esclusiva di coordinamento normativo prevedendo l'abrogazione delle citate disposizioni della legge n. 160 del 2019 sui monopattini, al fine di contenere all'interno di un unico provvedimento normativo tutte le disposizioni in materia di monopattini elettrici.

PROPOSTA DI LEGGE

Art. 1.

1. 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, la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche al di fuori degli ambiti territoriali della stessa sperimentazione, è regolata ai sensi della presente legge.

Art. 2.

1. Ai fini della presente legge, per monopattini a propulsione prevalentemente elettrica si intendono i monopattini che possiedono i seguenti requisiti:

a) caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 162 del 12 luglio 2019;

b) assenza di posti a sedere;

c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kilowatt (kW);

d) segnalatore acustico;

e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui all'articolo 4;

f) marcatura CE prevista dalla direttiva n. 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

2. La circolazione di monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 1 è vietata.

3. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 1 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 della strada, 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.

Art. 3.

1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il diciottesimo anno di età. I conducenti hanno, altresì, l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080 e di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, previsti dal comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

2. I conducenti di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono procedere su un'unica fila e non devono essere affiancati, devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e devono reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta.

3. Sui monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è fatto divieto di trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo.

4. Da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità, nelle strade di cui all'articolo 4, comma 1, è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

5. Chiunque viola le disposizioni dei commi da 1 a 4 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 50 a euro 250.

6. Alla violazione delle disposizioni dei commi 1, primo periodo, e 4 del presente articolo consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Art. 4.

1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con un limite di velocità di 30 chilometri orari (km/h), nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata.

2. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali. Non possono superare il limite di velocità di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione nei luoghi previsti dal comma 1.

3. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

Art. 5.

1. In attuazione di quanto previsto dall'articolo 158, comma 1, lettera h), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la fermata e la sosta sui marciapiedi dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sono vietate.

2. Fermo restando il divieto di cui al comma 1, i comuni possono individuare, con delibera della giunta, appositi spazi riservati alla sosta dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica contraddistinti da un'apposita segnaletica. Ai monopattini a propulsione prevalentemente

elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati a ciclomotori e a motoveicoli.

3. Nei casi di violazione del divieto di cui al comma 1 del presente articolo si applica la sanzione stabilita dall'articolo 158, comma 5, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, per i ciclomotori e i motoveicoli. Nei medesimi casi è altresì applicabile la rimozione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai sensi dell'articolo 159 del citato codice della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

Art. 6.

1. Fermo restando quanto previsto dalla presente legge, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita delibera della giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi 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 del centro abitato.

Art. 7.

1. Ai fini delle sanzioni di cui alla presente legge, si applicano le disposizioni del titolo VI del codice della strada, 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 della strada, di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992.

Art. 8.

1. I commi da 75 a 75-septies dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono abrogati.