



**Audizione del 4 agosto 2021 nella IX Commissione Trasporti e
Telecomunicazioni, Camera dei Deputati
sulla Proposta di Legge a prima firma dei deputati Rosso, Gelmini, Mulè,
Bergamini e altri, intitolata “Disposizioni in materia di circolazione dei
monopattini a propulsione prevalentemente elettrica”**

Osservazioni di Legambiente e Kyoto Club sul PDL 2675

La micromobilità elettrica in sharing e privata rappresenta un tassello molto importante nella riorganizzazione delle città verso un sistema integrato dei trasporti a emissioni zero. Un mezzo di trasporto che risolve molti spostamenti locali, che costituisce un’ottima intermodalità con il trasporto collettivo e con il veicolo privato, che si integra con la mobilità attiva a piedi ed in bicicletta. Un mezzo di trasporto che può dare un contributo significativo a ridurre la congestione da traffico privato, migliorare la qualità dell’aria, ridurre i gas serra e consumi energetica nei trasporti per la decarbonizzazione nei trasporti.

I dati dell’ultimo rapporto dell’Osservatorio della sharing mobility mettono in evidenza lo straordinario successo di utilizzo di questi mezzi, che risultano quelli più utilizzati in condivisione, con oltre un terzo del totale degli spostamenti. Nel 2020 sono stati compiuti 7,4 milioni di noleggi in monopattino e percorsi 14,4 milioni di chilometri. Rispetto al 2019, nel 2020 aumenta la durata (12,1 minuti) e la distanza dei noleggi (1,8 km) effettuata con questo nuovo tipo di veicolo.

Per queste ragioni siamo preoccupati da quanto previste dalla proposta di Legge, per le conseguenze che potrebbe avere nei confronti della possibilità di utilizzo dei monopattini nelle città italiane. Il successo di utilizzo di questi mezzi è anche legato al basso costo di acquisto e gestione, con la possibilità di caricarlo alla spina domestica e di portarlo sui mezzi pubblici. Un intervento che ne limiti la possibilità di utilizzo avrebbe un impatto su tante persone che hanno scelto questi mezzi per i propri spostamenti.

Il nostro Paese ha approvato da poco una normativa per una sperimentazione per l’utilizzo dei monopattini e successivamente delle norme che ne definiscono le condizioni di utilizzo e, come Legambiente, abbiamo spinto con iniziative pubbliche e proposte perché si arrivasse a regole che ci equiparassero agli altri Paesi europei.

Riteniamo che questa normativa vigente debba essere attuata, come stanno facendo molte città italiane e dopo un periodo congruo debba essere verificata per comprendere i risultati e gli effetti in ordine alla mobilità ed alla sicurezza stradale. Ha più senso continuare nella sperimentazione e monitorare i risultati, rafforzando il confronto con Enti Locali e operatori dello sharing, associazioni.

L'esigenza di un intervento normativo viene motivata con una emergenza sicurezza di questi mezzi che non esiste e non trova riscontro nei dati nel nostro Paese. Esiste, purtroppo, invece un'emergenza legata alla sicurezza stradale nelle nostre città su cui ci vorrebbe un più forte impegno da parte del Governo e del Parlamento, I dati Istat sull'incidentalità nelle città italiane sono impressionanti. Solo a Roma nel 2020, l'anno del boom dei monopattini ci sono stati 104 incidenti mortali stradali, che hanno coinvolto 64 persone all'interno delle auto e 40 pedoni. 10453 sono stati feriti. Mentre nel 2019, prima del covid erano 131. Nelle altre città i numeri sono sostanzialmente analoghi e terribili, come dimostrano i dati Istat 2021 recentemente presentati e riferiti al 2020, che ha visto una riduzione solo legata al periodo di lockdown, per poi riprendere purtroppo nella seconda metà del 2020, con una tendenza che si sta aggravando nei primi sei mesi del 2021.

Non esiste neanche un'emergenza legata al decoro urbano e al disordine nelle città legata ai monopattini che motivi un nuovo provvedimento di Legge. Si tratta infatti di fenomeni di illegalità nell'utilizzo e maleducazione che possono e devono essere sanzionati – a partire da chi li usa in due e chi li parcheggia sui marciapiedi - mentre già oggi i Comuni dovrebbero individuare gli stalli per il parcheggio, come già molti hanno del resto fatto. Inoltre, grazie alle tecnologie tutti i mezzi in sharing possono essere controllati e possono essere indicate regole precise e penalità per chi parcheggia fuori dalle aree consentite. Sono problemi che possono essere affrontati con campagne di informazione, provvedimenti comunali, accordi con le società di sharing.

Nei prossimi anni le città vedranno diffondersi innovazioni tecnologiche e digitali che potranno permettere un profondo cambiamento nelle forme di mobilità, se accompagnate con regole intelligenti e con una riqualificazione e ridisegno dello spazio pubblico per renderlo sempre più sicuro e libero dalle auto. È una grande opportunità per le città italiane che dobbiamo rendere possibile ed è per questo che dobbiamo scongiurare interventi normativi che mandino un messaggio sbagliato e contraddittorio.

In questi mesi di diffusione con grande successo nelle città italiane sono sorti dei problemi e qualche criticità che devono essere affrontati, ma quanto previsto dalla Proposta di Legge 2675 porterebbe a vietare di fatto l'utilizzo dei monopattini.

Di seguito i punti principali su cui pensiamo sia necessario rivedere il testo:

1) È sbagliato vietare l'utilizzo ai minorenni

Non esistono dati che dimostrino un maggior numero di incidenti in questa fascia di età o di un pericolo particolare nel loro utilizzo. La Legge prevede che i minorenni debbano usare il casco e gli è vietato l'accesso a larga parte dei servizi in sharing. L'obiettivo dovrebbe essere di garantire controlli nell'utilizzo per evitare un uso sbagliato, ma vietarlo impedirebbe a tanti ragazzi che oggi hanno trovato questa soluzione per andare a scuola e all'università e utilizzare questi mezzi per raggiungere fermate dell'autobus o stazioni dei treni. E non si comprende perché un minorenne possa girare in bici in città e non su un monopattino.

2) È sbagliato introdurre l'obbligo di utilizzo del casco.

Non esistono dati che dimostrino un aumento degli incidenti in monopattino con conseguenze che dovrebbero portare in questa direzione. È ovviamente auspicabile l'utilizzo, come per le bici, ma come negli altri Paesi europei non esiste un obbligo così deve continuare in Italia. Anche perché l'introduzione dell'obbligo avrebbe come conseguenza di rendere impossibile il servizio in sharing. E a meno che non sia questo l'intento, introdurre l'obbligo sarebbe dunque dannoso per la possibilità di utilizzo nelle città. Su questo fronte sarebbe estremamente utile un confronto con le iniziative legislative e gli analoghi dibattiti nel resto dei Paesi UE che stanno affrontando la questione della sicurezza per gli utenti "deboli" in maniera organica.

3) È sbagliato vietare l'utilizzo dei monopattini di notte

Non esistono dati che dimostrino un particolare aumento dell'incidentalità di notte. Oltretutto i monopattini possono essere utilizzati solo nelle strade urbane, quindi illuminate, e con le luci previste dalla legge vigente non si sono evidenziati problemi di sorta. Ancora più paradossale è prevedere l'obbligo di catarifrangenti per un utilizzo di giorno.

4) Condividiamo le proposte di miglioramento nell'utilizzo dei monopattini

Ad esempio, nel ribadire che sono mezzi di mobilità che devono essere usati come i "velocipedi", nelle strade urbane e viaggiando sulla destra. Ma anche nel prevedere che i Comuni possano individuare le aree di parcheggio, come già le norme attuali prevedono, anzi riteniamo che debbano essere obbligati a farlo, mentre il PDL 2675 la contempla una possibilità. Così come l'assicurazione per i monopattini in sharing, che peraltro gli operatori già prevedono. Altre interessanti miglioramenti potrebbero riguardare l'uso privato incentivando l'assicurazione attraverso detrazioni fiscali per monopattini e biciclette.

5) Consentiamo la circolazione per strada anche agli altri mezzi di micromobilità ed elettrici per le persone disabili

Un intervento normativo sarebbe invece necessario per rendere possibile la circolazione nelle città di segway e monoruota, che oggi possono solo circolare nelle città che hanno aderito alla sperimentazione. Inoltre, sarebbe fondamentale per aiutare le persone disabili ad utilizzare mezzi di mobilità personale di tipologie sempre più articolate, economiche e vantaggiose. Invece, non possono circolare su strada le sedie a rotelle elettriche e i motorini elettrici per sedie a rotelle utilizzate dai disabili, che devono circolare esclusivamente sui marciapiedi. In ambito urbano tutti i mezzi elettrici omologati dovrebbero poter circolare su strada con una limitazione della velocità a 25 km/h, come avviene per i monopattini. In questo modo diventerebbe possibile dare spazio ad innovazioni che portano beneficio alle persone, che possono circolare su mezzi a emissioni zero e con una spesa ridotta, ma anche l'aria delle città e l'ambiente. In questo modo si sarebbe la possibilità a disabili e anziani di poter circolare senza vedersi sanzionati. L'obiettivo dovrebbe infatti essere di garantire sicurezza della circolazione e disponibilità ad accogliere tutti i mezzi che non inquinano.

6) Rivedere complessivamente il Codice della Strada: cogliamo l'occasione per ripensare la circolazione in sicurezza nelle aree urbane e riqualificare lo spazio pubblico

È possibile arrivare a azzerare la mortalità nelle aree urbane, come sono riusciti a fare in questi anni a Helsinki e Oslo. La prospettiva è quella di prevedere in tutti i quartieri residenziali Zone 30 (ossia come limite di velocità), di creare una rete estesa di percorsi ciclabili protetti attraverso la città, di garantire una diffusa pedonalizzazione di piazze e aree centrali, spazi intorno alle scuole e ai servizi di quartiere e urbani. In città di questo tipo lo spazio stradale diventa sicuro per la percorrenza in bici e su mezzi di micromobilità, perché tutti devono rispettare il limite di 30 km/h. Per accelerare questa prospettiva occorre che il Mims stanzi risorse come oggi non avviene a sufficienza con il PNRR e con i fondi ordinari.

Inoltre, chiediamo alla IX Commissione Trasporti di riprendere l'iter per l'approvazione per un nuovo Codice della Strada, che metta al centro la sicurezza stradale, le innovazioni tecnologiche, la condivisione dei veicoli e gli spazi di sosta dedicati, la città a 30 km, la mobilità elettrica, gli interventi di moderazione per dare spazio alle persone.