

Monopattini elettrici: tra innovazione tecnologica e normativa.

I monopattini elettrici rappresentano, senz'altro, un sistema innovativo e sostenibile, ma proprio per questo affinché ne sia garantito lo stabile utilizzo necessitano d'adeguata disciplina, tecnologia e supporto normativo. E' vero ci troviamo in una fase di sperimentazione fino a luglio 2022 ma già da subito l'elevato numero d'incidenti e disfunzioni rende auspicabile un immediato intervento.

Infatti, la normativa attuale (sostanzialmente la legge 28 febbraio 2020, n. 8 e gli artt. 173 e 282 codice della strada, con relative sanzioni) si dimostra insufficiente a tutelare i cittadini ed a salvaguardare gli utenti.

Al riguardo, com'è noto, l'equiparazione dei monopattini elettrici ai velocipedi determina (tra l'altro) la non obbligatorietà di targa ed assicurazione (oltre ad esempio, ai limiti di età per la loro conduzione, all'obbligo dell'uso del casco per i minori di diciotto anni, all'obbligo di indossare il giubbotto retroriflettente in condizioni di scarsa visibilità, il divieto di guidare il monopattino con le cuffie o sui marciapiedi).

In pratica, la velocità massima di 25 km orari (cfr. art. 182 cds, che prevede sanzioni in caso di superamento) è spesso disattesa sia perché in fase di vendita così come in fase di noleggio mancano i controlli sulla taratura del monopattino (il motore elettrico non può avere una potenza nominale continuativa superiore a 0,50 kW- 500 watt) sia perché andrebbero intensificati i controlli dei velocipedi su strada (i monopattini devono essere dotati di limitatore di velocità che non consenta di superare i 25 Km/h quando circolano sulla carreggiata delle strade e i 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali).

Dal punto di vista contrattuale poi per quanto riguarda il noleggio vi sono due contratti: il primo tra il Comune ed una società di noleggio (può essere una convenzione a seguito di assegnazione di gara) ed il secondo tra l'utente e la società di noleggio.

Ebbene allo stato attuale entrambe le convenzioni necessitano d'interventi integrativi e correttivi: ad esempio, obbligando le società concessionarie di noleggio al controllo da remoto e/o ad installare dispositivi che consentono una vera gestione della sosta ed un costante monitoraggio del velocipede per consentire il tracciamento del veicolo, l'identificazione e la condotta dell'utente (in assenza per ora di targa ed obbligo d'assicurazione, omologazione, approvazione, immatricolazione): in parallelo i Comuni dovrebbero provvedere ad un più intenso ed efficace controllo sull'applicazione della convenzione. Nel contempo, la normativa ed i contratti di noleggio dovrebbero essere integrati con obblighi stringenti a carico delle società di noleggio sulla costante manutenzione dei monopattini ed il rispetto della normativa sulla velocità ed il numero dei monopattini a disposizione dei cittadini; si potrebbe, altresì, impedire l'esonero di responsabilità sullo stato del monopattino all'inizio del noleggio (spesso previsto nei contratti di noleggio) dato che l'utente non è tecnicamente in grado di verificare lo stato di

manutenzione del veicolo elettrico e quindi la sua adeguatezza all'uso in sicurezza del velocipede.

Come spesso accade alcuni Comuni sono più virtuosi rispetto ad altri ma è proprio questa discrepanza di condotte che andrebbe superata con una normativa uniforme.

Così in alcuni Comuni per evitare quanto accaduto con il bike sharing, con segnalazioni di biciclette danneggiate senza che il gestore passasse a ritirarle, gli operatori di micro-mobilità elettrica sono obbligati alle seguenti prescrizioni: presentare una certificazione di sottoscrizione di adeguata polizza assicurativa, organizzare un call-center, un servizio di pronto intervento e controllo dei dispositivi con personale pronto a rimuoverli o spostarli entro le 24 ore dalla segnalazione in caso di disservizio, abbandono o posteggio irregolare, pena la rimozione da parte del Comune con imputazione di penalità a carico del gestore.

Inoltre, in qualche Comune per ogni monopattino i gestori devono investire 10 euro all'anno in comunicazione ed informazione agli utenti sulle regole di utilizzo e del Codice della strada, anche in forma condivisa con l'Amministrazione e gli altri gestori. Inoltre per ogni monopattino elettrico è necessario depositare una cauzione una tantum (sotto forma di fideiussione) di 25 euro, a garanzia degli eventuali interventi di rimozione effettuati dall'Amministrazione e al Comune dovrà essere versato un contributo di 8 euro per ogni monopattino per l'uso degli spazi pubblici.

Si consideri, che il Comune ha il potere-dovere in caso di anomalie di controllare in modo capillare il sistema di moderazione della velocità e della sosta ed imporre, se necessario a seguito dei controlli, la cessazione delle attività e il ritiro dei veicoli così come la revoca della convenzione e licenza di noleggio.

In tale prospettiva, la mancanza d'uniformità di provvedimenti (anche integrati e concertati a livello europeo), evidenzia di per sé come la normativa esistente non basta per garantire la dovuta sicurezza nella circolazione della micro-mobilità elettrica, in particolare dei monopattini. Il numero d'incidenti che riguarda questi ultimi è allarmante e questo impone una riflessione e nuove specifiche normative che consentano agli utilizzatori di circolare in sicurezza, garantendo la responsabilità della circolazione. Occorre rendere obbligatorio il casco, prevedere anche per i monopattini elettrici l'obbligo di una targa identificativa (come avviene già in alcuni Paesi esteri), un'assicurazione per la responsabilità civile e danni (nel frattempo una mini polizza personale è consigliata) ed un mini patentino che attesti la conoscenza del Codice della strada. Solo, così, si può rendere effettivo, duraturo e funzionale l'utilizzo di veicoli tecnologici che senza un supporto disciplinare e normativo rischia di apparire e divenire solo un provvisorio strumento d'emergenza.

Avv. Riccardo Romano

Cassazionista

[www.riccardoromano.net](http://www.riccardoromano.net)