



LA NUOVA CLASSIFICAZIONE E DISCIPLINA DEI MONOPATTINI ELETTRICI

di Domenico Carola¹

ABSTRACT: *Il nuovo inquadramento e la nuova disciplina dei monopattini elettrici in vigore dall'inizio dell'anno, alla luce della riforma introdotta dalla legge 160/2019.*

KEYWORDS: #monopattini #monopattinielettrici #segway #velocipedi #micromobilità elettrica #zone30 #codicedellastrada #poliziastradale #DomenicoCarola #MimmoCarola #ErnestoGrippe #EspertiUPLI #UPLI #UnionePoliziaLocaleItaliana.

INDICE

La riforma dei monopattini 1; Approfondimenti 2; Gli altri dispositivi di movimento diversi dai monopattini 3.

LA RIFORMA DEI MONOPATTINI

Dal 1° Gennaio 2020 i monopattini sono stati equiparati ai velocipedi dalla Legge 27 dicembre 2019, n. 160 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020 – 2022”, pubblicata sulla Gazzetta Ufficiale n. 304 del 30 dicembre 2019.

Con il comma 75 dell’art. 1 si dispone infatti che “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”.

A parte la doppia indicazione relativa alla fonte normativa del termine “velocipedi”, che lascia perplessi sulla redazione degli atti normativi in questo momento in Italia (peraltro il titolo del decreto legislativo n. 285/1992 è “Nuovo Codice della strada”), la prima conseguenza è che i monopattini da “dispositivi” come erano stati definiti nel Decreto Ministro Trasporti del 4 giugno 2019 n. 229/2019, vengano considerati “veicoli”, senza però modificare il Codice della Strada.

Proprio la Legge di Bilancio 2019 aveva creato non pochi problemi agli addetti ai lavori, considerata la terminologia tecnica utilizzata, quando al comma 102 dell’articolo 1 della legge 30 dicembre 2018, n. 145 recante “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021”, ha introdotto la possibilità di autorizzare la sperimentazione della circolazione su strada di “veicoli” per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard e monopattini, prevedendo poi l’emanazione di uno specifico decreto del

¹ Esperto e coordinatore regionale UPLI. Già comandante dirigente di Polizia Locale, membro della Commissione di riforma del Codice della Strada, redattore de *Il Sole 24 Ore*.



Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, per la definizione della modalità di attuazione e degli strumenti operativi della sperimentazione.

I tecnici ministeriali, nell'attuare il DM Trasporti 4 giugno 2019, n. 229, avevano però subito precisato come solo con la modifica al Codice della Strada si potessero introdurre nuovi "veicoli".

La conseguenza è stata che fino al 31 dicembre 2019 questi nuovi strumenti per la mobilità, tutto erano tranne che "veicoli".

Aggiungiamo poi che il Ministero dell'Interno e neppure il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (particolarmente interessato all'argomento micromobilità elettrica, anche per la tutela dell'ambiente, considerati i sempre peggiori dati relativi all'inquinamento nelle grandi città) hanno mai emanato, nell'anno solare 2019, una apposita circolare che chiarisse, per gli organi di polizia stradale che operano quotidianamente sulle arterie, quali norme applicare, con ovvie conseguenze di interpretazioni più o meno restrittive, a seconda del territorio in cui veniva commessa l'infrazione al Codice della Strada e con difformità di trattamento per i cittadini, a seconda del comune in cui si veniva sanzionati.

La domanda che gli addetti ai lavori si pongono è se il DM Trasporti 4 giugno 2019 rimanga totalmente in vigore, anche per le modalità di utilizzo.

Molte notizie di stampa danno una sorta di "liberi tutti" per gli utenti dei monopattini.

Occorre perciò subito un intervento dei Ministeri con apposite circolari perché la "toppa" forse è peggiore del "buco".

APPROFONDIMENTI

Vediamo ora alcuni aspetti che meritano approfondimenti:

I monopattini elettrici potranno circolare liberamente su tutte le strade italiane, come i velocipedi, tranne dove sia espressamente fatto divieto?

Va ricordato che la definizione di "velocipede" (bicicletta in termini più semplici e popolari) è indicata dall'art. 50 del Codice della Strada, che però non viene modificato.

Inoltre vi era la necessità di introdurre la segnaletica sperimentale, indicata dal medesimo DM (con ovvii costi per la produzione e installazione dei nuovi segnali negli accessi alle città o ai quartieri cittadini) che avvisasse l'utenza della possibilità di incrociare tali mezzi, oltre che indicasse ai soggetti utilizzatori l'area in cui poter circolare.

Quello che viene chiarito è che i diritti e gli obblighi degli utenti dei monopattini elettrici saranno gli stessi dei ciclisti.

Una anarchia assoluta su questo fronte (circolazione dei monopattini ovunque), potrebbe essere deleteria per la sicurezza stradale nei centri urbani, ma non solo.

Su questo aspetto si attendono perciò urgenti chiarimenti dal Ministero dell'Interno e dal MIT.

I monopattini elettrici vengono quindi equiparati alle biciclette a pedalata assistita, per cui si applicano tutte le norme relative alle bici normali, a condizione che il motore smetta di funzionare quando si raggiungono i 25 km/h e abbia una potenza non superiore a 250 Watt.

Per i monopattini il limite resta a 500 Watt, l'attuale potenza massima prevista dal Decreto Ministro Trasporti del 4 giugno scorso, n. 229/2019.



Fondamentale poi il rispetto dei limiti di velocità, se il monopattino è in grado di superare i 20 km/h, la presenza di un regolatore è obbligatoria per impedirne il superamento, come nelle aree pedonali dove il limite di velocità scende a 6 km/h.

Altro punto è che un monopattino elettrico potrà essere condotto senza alcuna patente, neppure la AM per i minorenni.

GLI ALTRI DISPOSITIVI DI MOVIMENTO DIVERSI DAI MONOPATTINI

Il comma 75 dell'art. 1 della Legge di Bilancio 2020 parla solo dei "monopattini" ma nulla indica per gli altri tre "dispositivi" introdotti dal DM 4 giugno 2019, n. 229/2019.

Quali sono le conseguenze?

Ad avviso di ASAPS serve chiarezza su quali norme applicare, non essendo "veicoli" ma "acceleratori di andatura", sicuramente non "ciclomotori" se non hanno determinate caratteristiche tecniche riguardanti la velocità e la potenza del motore elettrico.

Il D.M. n. 229/2019, tra le altre cose, stabilisce i requisiti per la conduzione dei rimanenti tre dispositivi e le norme di comportamento per la loro circolazione (art. 6).

In particolare, gli utilizzatori:

- devono essere maggiorenni (se minori devono possedere la patente AM);
- non possono trasportare passeggeri e non possono trainare od essere trainati;
- non possono trasportare animali od oggetti ingombranti;
- possono viaggiare solo in piedi e non possono dotare i dispositivi di sedile;
- devono evitare manovre brusche ed acrobazie mantenendo un andamento regolare;
- devono attenersi alle prescrizioni d'utilizzo dell'eventuale noleggiatore;
- nelle "aree pedonali" non devono superare la velocità di 6 km/h (attivando il limitatore "switch");
- devono condurre a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano d'intralcio o di pericolo per i pedoni (art. 190 Cds);
- quando circolano nelle "Zone 30" e sulle strade ove è previsto un limite di velocità massimo di 30 km/h, devono conformarsi alle norme di comportamento stabilite dall'art. 182 CdS (Circolazione dei velocipedi) e dall'art. 377 del Reg. di Att. C.d.S., ora più che mai, vista la modifica introdotta dalla Legge di Bilancio 2020;
- quando, a bordo di "Segway", circolano nelle "Zone30" e sulle strade ove è previsto un limite di velocità massimo di 30 km/h, mezz'ora dopo il tramonto e mezz'ora prima del sorgere del sole, devono indossare giubbotti o bretelle ad alta visibilità (art. 182 CdS).