



Esame delle proposte di legge recanti “Modifiche al codice della strada”

IX Commissione (Trasporti, Poste e Telecomunicazioni)

Roma, 6 marzo 2019



Indice

| | |
|---|----------|
| 1. Chi siamo..... | 3 |
| 2. I vantaggi portati dai monopattini elettrici..... | 4 |
| 3. La sfida legislativa..... | 5 |
| 4. Sicurezza..... | 7 |
| 5. Come funziona negli altri paesi..... | 8 |
| 6. Conclusioni..... | 9 |



Chi siamo

Bird è un'azienda americana che offre un servizio di sharing di monopattini elettrici con l'obiettivo di fornire all'utenza una soluzione alternativa di trasporto economica ed ecologica per coprire il cosiddetto ultimo miglio. Fondata nel 2017, Bird opera già in oltre 100 città negli Stati Uniti e in Europa.

La nostra missione è semplice: collaborare con città e comunità che cercano di ridurre l'uso delle automobili, le emissioni e il traffico. I nostri monopattini elettrici, sostenibili, flessibili ed economici, sono complementari alle reti di trasporto pubblico già esistenti. Poiché operiamo in modalità "dockless", (ossia senza stalli fissi di prelievo e riconsegna) possiamo adattarci alle città e supportarle a gestire i picchi e i cali nella domanda di trasporto, provvedendo alla mobilità di aree della città mal servite - tutto senza costi aggiuntivi per i cittadini.

Riteniamo che i monopattini elettrici possano essere parte della nuova generazione di soluzioni di trasporto, aiutando le città del futuro a muoversi più efficientemente, riducendo l'inquinamento dell'aria e creando un sistema di trasporto più sostenibile.



I vantaggi portati dai monopattini elettrici

- **Ridurre l'inquinamento:** Alimentati elettricamente, i monopattini di Bird sono alternative ecologiche alle automobili e posso aiutare le città a migliorare la qualità dell'aria riducendo l'uso di veicoli inquinanti per brevi spostamenti.
- **Contrastare il traffico:** Secondo un recente rapporto dell'Isfort, oltre il 60% degli spostamenti abituali sono sotto i 5km. Se solo una piccola percentuale di questi spostamenti più brevi fosse sostituita dai monopattini elettrici (lo spostamento medio con un monopattino di Bird è di circa 3 km), questo potrebbe ridurre significativamente il numero di automobili sulla strada e cambiare il modo in cui le persone si muovono nelle piccole cittadine e nelle città.
- **Migliorare l'accesso al trasporto:** i monopattini di Bird completano l'infrastruttura esistente, e forniscono un modo alternativo di viaggiare in aree con poche soluzioni di trasporto. Soprattutto, questo avviene senza costi per le finanze pubbliche, garantendo che i finanziamenti non vengano sottratti a progetti di trasporto pubblico in corso e futuri.
- **Spostarsi a basso costo:** Bird fornisce un modo alternativo ed economico per spostarsi, dal momento che costano solo 1€ per sbloccare il monopattino e 20 centesimi al minuto.

Bird crede che i monopattini elettrici possano aggiungere valore alla rete esistente e essere parte di un sistema multi-modale fornendo una soluzione per il cosiddetto "ultimo miglio". Poiché Bird opera come un servizio "dockless" dove le persone possono rintracciare i monopattini elettrici tramite gli smartphone, questa flessibilità significa che il nostro servizio può adattarsi a soddisfare le esigenze dinamiche di una città. Soprattutto, i monopattini elettrici possono rendere la rete di trasporto più accessibile fornendo un servizio ad aree che sono state storicamente mal servite, aiutando a "riempire i buchi" lasciati dalla rete di trasporto tradizionale.

Crediamo anche che l'uso dei monopattini elettrici per spostamenti ultimo miglio possa portare ad uno spostamento più attivo e sostenibile. Durante il test di quattro mesi dei monopattini elettrici a Portland, i dati forniti dal Portland Bureau of Transportation hanno mostrato che i numeri di partecipazione a Biketown - il programma di bike sharing della città - è aumentato del 6% rispetto all'anno precedente. Questo nonostante i quasi 700,000 spostamenti fatti sui monopattini elettrici, più di cinque volte il numero dei noleggi delle bici. Infatti, con più persone che usano i monopattini elettrici che aiutano a togliere le macchine dalla strada, le persone potrebbero sentirsi più sicure ad andare in bicicletta e a camminare, contribuendo ancora ad aumentare lo spostamento attivo.



La sfida legislativa

Attualmente l'utilizzo dei monopattini elettrici su strada o piste ciclabili è proibito dall'articolo 190 comma 8 del Codice della Strada. Tuttavia, nei quasi 30 anni che sono trascorsi da quando questa legislazione è stata creata, le città hanno assistito a cambiamenti drammatici relativamente a popolazione, infrastrutture e ambiente; la legislazione non è andata al passo con questi cambiamenti. Se dobbiamo affrontare le sfide che questi cambiamenti pongono, allora dobbiamo avere un contesto regolatorio che ci permetta di creare un sistema di trasporto adatto per una città moderna. La proposta di legge n.1368 d'iniziativa del deputato Scagliusi prevede la categorizzazione dei monopattini elettrici all'interno del Codice della Strada assimilando sostanzialmente questi nuovi mezzi di trasporto ai velocipedi anche a pedalata assistita.

A supporto di questa equiparazione si segnala che la "bicycle a pedalata assistita" è considerata dal Codice della Strada all'art. 50, e viene classificata come velocipede. Il Ministero dei Trasporti, con Decreto del 31/01/2003, secondo la Direttiva Europea 2002/24/CE, ha stabilito che una bicycle a pedalata assistita, per essere considerata tale, deve essere dotata di un **motore ausiliario elettrico di potenza massima 0,25 kw, che entra in azione solo quando viene rilevato il movimento dei pedali**, 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.

Il secondo comma tratteggia le caratteristiche fisiche essenziali dei velocipedi, stabilendo le misure massime degli stessi: 1,30 metri di lunghezza, 2,20 metri di altezza, 3 metri di altezza.

Secondo l'articolo 68 del Codice della Strada le biciclette devono essere dotate:

- per le segnalazioni acustiche: di un campanello;
- per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi;

L'equiparazione proposta si fonda sulle **caratteristiche fisiche** che il Codice della Strada delinea per l'inquadramento di tali biciclette nella categoria dei velocipedi (art. 50), nonché sui requisiti costruttivi e funzionali e sui dispositivi di equipaggiamento di cui la disciplina prescrive che gli stessi debbano essere muniti (art. 68). Queste proprietà tecniche e fisiche **connotano anche i monopattini elettrici e che ne giustificano, dunque, l'assimilazione sul piano normativo.**

I monopattini elettrici sono dotati anch'essi di un motore elettrico che eroga **una potenza di 0,25kw oltre che delle dotazioni per le segnalazioni acustiche e visive previste dal già citato articolo 68 del Codice della Strada.** Rientrano, chiaramente, anche nelle misure massime stabilite dal già citato comma 2 dell'articolo 50.



L'ulteriore aspetto che consente una possibile equiparazione normativa tra le biciclette a pedalata assistita e i monopattini elettrici risiede **nell'intervento fisico necessario per utilizzare il mezzo di trasporto**. Infatti, così come le biciclette a pedalata assistita necessitano di una pedalata per essere avviate, allo stesso modo i monopattini elettrici hanno bisogno di una spinta con il piede per poter partire; questo gesto si rende necessario ogni qualvolta si arresta il monopattino elettrico.

Per le ragioni sopracitate – similitudine nelle caratteristiche fisiche e tecniche – si supporta quindi l'equiparazione normativa, all'interno del Codice della Strada, tra monopattini elettrici e biciclette a pedalata assistita.

Si evidenzia invece un problema di natura applicativa per quanto riguarda la disposizione relativa all'autolimitazione a 6km/h. Suddetta disposizione, infatti, non risulterebbe applicabile ai monopattini elettrici ad uso privato creando quindi una disparità tra mezzi privati e mezzi in condivisione. Nei mercati in cui operiamo i nostri monopattini sono già autolimitati a 25km/h.

Pur condividendo l'equiparazione sul piano normativo tra velocipedi e monopattini elettrici si evidenzia la necessità di distinguere la tipologia di veicolo nel caso di procedure amministrative come avvisi pubblici o bandi inerenti lo sharing.



Sicurezza

La sicurezza degli utenti dei monopattini elettrici e degli altri utenti della strada è una priorità assoluta per Bird. I nostri monopattini elettrici sono progettati per condividere la strada in sicurezza, per ridurre il traffico e le emissioni di anidride carbonica, e per essere semplici da utilizzare. I monopattini elettrici hanno una bassa potenza e una bassa velocità - limitati a 25 km/h, una velocità pari, se non minore, a quella delle biciclette.

Bird intraprende costantemente attività per istruire gli utenti riguardo le pratiche di guida sicura e responsabile, fornendo istruzioni chiare nell'app a richiedendo a tutti i utenti di completare prima un tutorial focalizzato sulla sicurezza e l'educazione alla guida. Inoltre controlliamo quotidianamente i nostri monopattini per assicurarci che siano sempre sicuri e in perfette condizioni, continuando quindi a soddisfare i più alti standard di sicurezza.

Comprendiamo che i decisori vogliono assicurarsi che i monopattini elettrici siano sicuri prima di autorizzarne l'uso su strada. Tuttavia, i dati dalle città dove i monopattini elettrici sono operativi confermano che sono sicuri quanto altri veicoli come biciclette e motociclette. Un report della città di Portland ha dimostrato che i monopattini elettrici non presentano rischi esterni comparati ad altre modalità di trasporto. La città di Austin, Texas ha condotto una ricerca sulla sua politica di monopattini elettrici e ha concluso che 25km/h è la velocità massima corretta per assicurare la sicurezza dei conducenti e dei pedoni. Infatti, delle più di 100 statunitensi dove i monopattini elettrici sono operativi, solo poche richiedono una velocità massima inferiore ai 25km/h - le stesse città che autorizzano l'uso dei monopattini elettrici su strada.

Naturalmente incoraggiamo tutti i nostri utenti ad utilizzare i monopattini elettrici in modo responsabile, ma con 10 milioni sui nostri monopattini, nel solo 2018, ci sono stati alcuni incidenti minori. Nonostante questo, i tassi di infortunio sono assolutamente paragonabili a quelli delle biciclette. Tuttavia, sappiamo che stiamo spostando le persone da spostamenti in auto a spostamenti in monopattino. Quindi, se stiamo riducendo il numero degli spostamenti effettuati in auto, limitiamo gli incidenti, dal momento che le auto sono ancora molto più pericolose in generale.



Come funziona negli altri paesi:

Bird opera in più di 100 città negli Stati Uniti e in Europa, incluse Parigi, Anversa, Madrid, Vienna e Zurigo. I dati suggeriscono che i monopattini elettrici hanno aumentato il viaggio attivo e contribuito a rimuovere le automobili dalla strada.

- Negli Stati Uniti i monopattini elettrici hanno già significativi livelli di utilizzo, con un 3.6% stimato di popolazione che ha usato un servizio di monopattino elettrico entro un anno dal lancio. Inoltre, le evidenze suggeriscono che i servizi di monopattino elettrico sono molto popolari nelle aree in cui operano, con il 70% degli americani che li considera positivamente.
- A Portland, un report cittadino rivela che un viaggio su tre sui monopattini elettrici sarebbe stato compiuto con auto privata.
- A Parigi - la prima città in Europa ad ospitare i monopattini elettrici Bird - oltre 500,000 spostamenti sono stati effettuati nei primi tre mesi di operazioni da oltre 100,000 utenti unici. Soprattutto, l'introduzione dei monopattini elettrici sta già cambiando il modo in cui le persone si spostano, con il 71% degli utenti dei monopattini elettrici nella capitale francese che affermano di usare meno spesso l'automobile dall'arrivo in città dei monopattini.



Conclusioni

In conclusione per le sopracitate motivazioni supportiamo la proposta di modifica del codice della strada inerente alla parte relativa all'equiparazione tra monopattini elettrici e velocipedi. Siamo convinti che la nostra tecnologia possa portare benefici sostanziali sia sotto il profilo di riduzione del volume di automobili presenti sulla strada sia sotto il profilo ambientale, attraverso la riduzione delle emissioni di anidride carbonica. Bird già oggi contribuisce attivamente al miglioramento negli spostamenti delle persone in oltre 100 città nel mondo, speriamo che il processo legislativo di modifica del codice della strada sia rapido e puntuale al fine di consentire lo sviluppo di un settore innovativo come quello dei monopattini elettrici.