

AUDIZIONE IN IX COMMISSIONE CAMERA SU MODIFICA AL CODICE DELLA STRADA – AUDIZIONE WIND MOBILITY

NECESSITÀ DI RIPROGETTARE LA MOBILITÀ URBANA

Una crescita economica basata sui principi della sostenibilità e dell'innovazione è una delle principali priorità del nostro Paese. Nel contesto globale attuale la lotta ai cambiamenti climatici e l'incentivo a politiche che salvaguardino le condizioni ambientali sono temi ormai imprescindibili nei processi legislativi e amministrativi. In tale contesto le città si definiscono come ambienti estremamente delicati, dove la necessità di abbassare le emissioni nocive dei motori endotermici dei veicoli, oltre che diminuire il traffico stesso, devono spingere il legislatore e le amministrazioni a convergere su politiche di incentivo verso tipologie di mobilità alternative, ambientalmente sostenibili e che permettano una riduzione dei volumi di traffico nelle strade in modo drastico.

MONOPATTINO ELETTRICO COME SOLUZIONE SOSTENIBILE PER LA MOBILITÀ URBANA

La mobilità elettrica, settore in forte evoluzione negli ultimi anni grazie al costante miglioramento tecnologico e all'introduzione nel mercato di veicoli innovativi a prezzi sempre più accessibili, rappresenta una reale possibilità per migliorare le condizioni ambientali generali delle città italiane e ridurre le emissioni di CO₂. L'introduzione di veicoli elettrici innovativi nelle città non riguarda solo il mercato privato ma anche il mercato della mobilità in sharing, a tal proposito si registrano molte aziende che stanno introducendo in città europee servizi di mobilità elettrica in condivisione. In Italia l'esplorazione di tale innovazione, sia da parte di privati cittadini, sia di aziende del settore della sharing mobility, non risulta percorribile ad oggi non essendo tali veicoli, secondo D. Lgs 30 Aprile 1992, n.285, ammessi alla circolazione nelle strade italiane. In assenza del proposto intervento legislativo l'Italia rischia di essere tagliata fuori da tali processi innovativi, perdendo le relative opportunità in termini di sviluppo dell'innovazione e creazione di posti di lavoro.

La necessità di trovare delle soluzioni sostenibili alla mobilità urbana sta incontrando negli ultimi mesi la nascita di un nuovo settore, quello della micro mobilità elettrica, nel quale, il monopattino elettrico rappresenta il veicolo maggiormente diffuso. Tale settore, considerata la sua specificità, ha il potenziale di offrire alle città la possibilità di ridurre, se non risolvere, molti dei problemi cronici della mobilità cittadina: il traffico, l'occupazione di suolo pubblico e l'inquinamento da motori endotermici. Da notare che il monopattino elettrico, al di là della sua diffusione come mezzo privato, si presta perfettamente anche ai fini della nascente industria della mobilità in sharing, considerata la sua natura tecnologica e l'interconnessione alla rete internet. Soprattutto la nascente industria della sharing mobility potrebbe essere in grado di offrire una capillarità ed una densità tale di veicoli nelle città da accelerare il salto tecnologico da una mobilità mediante motore endotermico a motore elettrico.

Non si deve però pensare che la micro mobilità elettrica debba sostituire il trasporto pubblico, ovvero, grazie alle esperienze già consolidate di introduzione di tali dispositivi di mobilità, si riscontra come questi ampliano l'accesso ai trasporti pubblici incentivandone l'utilizzo a discapito del mezzo privato e riducendo così l'impatto ambientale nelle città.

Ottimizzazione energetica. Sul piano energetico, una proliferazione di micro veicoli elettrici nelle città (monopattini nello specifico) comporterebbe un maggiore efficientamento in termini di consumo energetico: una macchina endotermica alimentata a benzina impiega mediamente un kWh per percorrere approssimativamente un chilometro e mezzo, un'auto elettrica al massimo della sua efficienza può percorrere circa cinque chilometri con la stessa quantità di energia. Un monopattino elettrico, forte della riduzione del peso del veicolo stesso, potrebbe percorrere più di 90 chilometri con lo stesso consumo.

Efficienza energetica. In virtù della loro efficienza energetica e del basso costo di acquisto del mezzo, i dispositivi di micro mobilità elettrica avrebbero un impatto immediato in termini di efficienza economica per gli utilizzatori.

Occupazione del suolo pubblico. Che sia in fase di parcheggio o durante la circolazione, un monopattino elettrico occupa una superficie inferiore rispetto ad un'automobile. Assumendo le dimensioni di un posto auto (ai sensi del D.P.R. 495/1992 pari a 4.50m x 2.30m) come l'ingombro standard di un autoveicolo e quindi il fatto che per ospitare un'automobile, sia in carreggiata che in sosta, sia necessario uno spazio medio di 10 mq, risulta palese, considerate le dimensioni medie di un monopattino elettrico (1.20m x

0.30m), l'ottimizzazione in termini di occupazione di suolo pubblico laddove vi fosse un forte incentivo all'utilizzo di tale mezzo nella mobilità cittadina a fronte di una diminuzione dell'uso dell'auto privata.

Trasportabilità e Densità. Considerate le dimensioni ed il peso ridotto di tali veicoli (mediamente 15kg), oltre al fatto che sono facilmente trasportabili a mano, il vantaggio dell'introduzione di tali veicoli nelle strade cittadine si traduce anche nel fatto che i cittadini, nell'economia dei loro spostamenti urbani, possono trasportare tali veicoli sui mezzi pubblici stessi in modo da risolvere i problemi di "primo ed ultimo miglio" (la distanza media tra le fermate del servizio pubblico ed il punto di partenza/destinazione del pendolare). Ciò rappresenterebbe un incentivo ulteriore ad abbandonare l'abitudine di spostarsi con automobile privata invece che utilizzare i mezzi pubblici.

Tale veicolo finalmente legittimato a circolare nelle nostre città permetterebbe la nascita di servizi di micro mobilità in sharing, i quali per loro natura aumenterebbero la densità di soluzioni di mobilità nelle città riducendo ancora a maggior ragione le difficoltà per i cittadini nella percorrenza del "primo ed ultimo miglio", incentivando l'intermodalità dei trasporti pubblici.

Conclusioni. Nel complesso scenario della mobilità urbana, considerati i vantaggi elencati, riteniamo che un riconoscimento normativo della micro mobilità, e del monopattino nello specifico, nell'economia della circolazione cittadina possa rappresentare un potente e solerte alleato nella risoluzione delle molte annose criticità congenite alla mobilità urbana.

Sicuramente la micro mobilità attraverso i monopattini elettrici non fornirà tutte le risposte ai problemi della mobilità urbana, ma può rappresentare un pezzo importante del puzzle.

IL MONOPATTINO ELETTRICO NELLE CITTÀ EUROPEE, LE SCELTE NORMATIVE

Le normative europee variano considerevolmente, ma nei paesi in cui i monopattini elettrici circolano legalmente, la norma sembra essere che tali mezzi possono utilizzare le piste ciclabili, strade, aree pedonali, con esclusione dei marciapiedi. Non tutte le giurisdizioni chiedono agli utenti di indossare i caschi. Il Portogallo presenta una norma armonizzata per tutte le città, mentre la Francia sta lavorando alla Loi des Mobilités che imponga una disciplina nazionale in materia. La maggior parte delle grandi città francesi ha già una propria "Charte d'utilisation" o è sul punto di dotarsene, tale carta fissa i termini di utilizzo dei monopattini in attesa di una norma nazionale. In Spagna alcune città, come Madrid, hanno chiesto agli operatori di scooter sharing mobility di presentare richiesta di autorizzazione al servizio, e, conseguentemente, agli utenti di attenersi a regole di guida dettate a livello municipale. Altre città spagnole hanno aperto bandi per l'apertura di sperimentazioni.

LA PROPOSTA DI LEGGE SCAGLIUSI

La proposta di legge n.1368 d'iniziativa del deputato Scagliusi affronta finalmente la necessità di un inquadramento normativo per i dispositivi di micro mobilità elettrica, dando così a tali veicoli la possibilità di poter circolare nelle città italiane a norma di Codice della Strada. Tale iniziativa risulta strategica per il raggiungimento di più obiettivi, quali lo sviluppo di una mobilità elettrica matura che diminuisca le emissioni nocive e migliori le condizioni del traffico, la nascita di un mercato di tali mezzi con conseguente indotto per l'economia nazionale nonché l'arrivo di investimenti esteri nel settore della sharing mobility, con evidenti ricadute positive in termini occupazionali.

Nello specifico l'art 3 della proposta assimila *"i mezzi elettrici, concepiti per il trasporto di una sola persona di età non inferiore a sedici anni, con bilanciamento assistito ovvero dotati di due ruote in asse, con sistemi e sottosistemi di sicurezza ridondanti, che hanno una velocità massima di 20 km/h con possibilità di autolimitazione a 6 km/h"* a velocipedi ai sensi dell'Art. 50 del codice della strada.

A riguardo dobbiamo indicare che il monopattino elettrico non corrisponde a tale descrizione per vari motivi:

- I monopattini elettrici non presentano bilanciamento assistito;
- le due ruote del monopattino non sono in asse;
- non presentano possibilità di autolimitazione a 6 km/h.

Confidando che l'intenzione del presentatore sia quella di includere in tale categoria i monopattini elettrici come indicato nell'introduzione della proposta di legge, si suggerisce una modifica al testo in modo da definire tali micro veicoli elettrici in base a

- potenza massima
- velocità massima
- dimensioni

così da includere gli stessi.

A tal proposito ci pare coerente, per affinità tecniche, assimilare il monopattino elettrico al velocipede a pedalata assistita ai sensi dell'Art.50. Tale coerenza a nostro avviso troverebbe fondamento su più elementi:

- C'è di fatto una coerenza normativa in quanto l'Art 50 del Codice della Strada già contempla i velocipedi a pedalata assistita, ai sensi del Decreto del Ministero dei Trasporti del 31/01/2003. La coerenza tra monopattini elettrici ed i velocipedi a pedalata assistita è espressa dalle caratteristiche costruttive delle due tipologie di veicoli: entrambi presentano un motore ausiliare elettrico alla spinta muscolare da 0.25kw il quale entra in funzione solo dopo che il veicolo è messo in moto dalla spinta umana: una pedalata muscolare nel caso delle biciclette a pedalata assistita, una spinta nel caso del monopattino; le dimensioni massime previste per la bicicletta a pedalata assistita sono del tutto coerenti con quelle di un monopattino elettrico; infine i dispositivi di sicurezza ai sensi dell'art 68 del Codice della Strada previsti sono già presenti sui monopattini elettrici in commercio.
- Rimangono tuttavia delle distinzioni da fare da un punto di vista normativo considerata la diversa conformazione del monopattino rispetto alla bicicletta:
 - o Il trasporto passeggeri, nonché quello di seggiolini per il trasporto di bambini ed il trasporto merci non possono essere permessi su monopattini elettrici;
 - o dovrebbe essere fatta una sotto distinzione all'interno della categoria velocipedi in modo da differenziare il monopattino elettrico dalla bicicletta a pedalata assistita ai fini delle procedure amministrative quali bandi e avvisi pubblici per l'individuazione di operatori per effettuare servizi di sharing mobility nelle città, in quanto monopattino elettrico e bicicletta si posizionano su due settori di mercato diversi.
- Assunta la coerenza dell'assimilazione del monopattino al velocipede ai sensi dell'art 50, è nostra premura contribuire segnalando le parti del codice della strada valide per i velocipedi ma che non si applicherebbero per i monopattini considerata la diversa conformazione tecnica e l'impossibilità di trasportare passeggeri, oggetti e bambini:
 - o Le disposizioni dell'articolo 68 del Codice della Strada, comma 1, la lettera c) non si applicano per la parte: "sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati";
 - o Le disposizioni dell'articolo 68 del Codice della Strada, comma 4 e comma 5 non si applicano;
 - o Si applicano le disposizioni dell'articolo 68 del Codice della Strada, comma 7;

- o Le disposizioni dell'articolo 224 del Codice della Strada, comma 9 non si applicano per la parte: "e a gialla";
- o Le disposizioni dell'articolo 224 del Regolamento di cui all'Art 65 Codice della Strada, comma 7 non si applicano;
- o Le disposizioni dell'articolo 225 del Regolamento di cui all'Art 65 del Codice della Strada, non si applicano;
- o Le disposizioni dell'articolo 182 del Codice della Strada, comma 5 non si applicano per la parte: "È consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'articolo 68, comma 5";
- o Le disposizioni dell'articolo 182 del Codice della Strada, comma 6 e comma 8 non si applicano;

In merito al proposto requisito relativo alla possibilità dell'autolimitazione a 6km/h per i monopattini elettrici, poiché tali veicoli possono essere condotti a velocità modulabile tra 0 km/h e la velocità massima definita, riteniamo preferibile lasciare alla responsabilità dell'utente conformare la velocità in base alle prescrizioni dell'area di circolazione.

MONOPATTINO ELETTRICO A FLUSSO LIBERO NEL SETTORE DELLA SHARING MOBILITY. LA NECESSARIA DISTINZIONE TRA MONOPATTINI E VELOCIPEDI.

Come già introdotto nei paragrafi precedenti la Sharing Mobility gioca un ruolo fondamentale nell'introduzione dei monopattini elettrici nelle città europee: sono molte infatti le aziende che stanno investendo nel settore aprendo servizi di mobilità condivisa. Questo mercato, che chiede di poter essere aperto anche in Italia, presenta numerosi vantaggi, sia come acceleratore di un cambiamento sostenibile nella mobilità urbana sia come settore di sviluppo economico.

In Italia, fino ad oggi, sulla scorta dell'esperienza del Bike sharing, lo strumento amministrativo utilizzato dalle città per l'introduzione di servizi di sharing mobility è un bando di gara a procedura aperta. Nello specifico quindi è demandato ai comuni la volontà di voler avviare tali servizi, aprendo apposito bando per l'individuazione degli operatori e per definire le caratteristiche di tale servizio. L'assimilazione ai velocipedi ai sensi dell'Art. 50 pone quindi il rischio che i monopattini vengano inclusi dai comuni nei bandi già aperti per il bike sharing, evento che chiuderebbe il mercato del monopattino elettrico in sharing e rappresenterebbe un ostacolo all'introduzione di tali veicoli nelle città italiane. Risulta quindi strategico conferire la possibilità per i comuni di differenziare per bandi di gara o avvisi pubblici il monopattino elettrico dal velocipede.

In assenza di un intervento legislativo che permetta la circolazione nelle nostre città di tale veicolo, o altresì, la piena assimilazione del monopattino al velocipede anche in contesti di avvisi pubblici o bandi per individuazione di operatori di sharing mobility, l'Italia rischia di precludere la nascita di tale settore e mercato e quindi di essere tagliata fuori da tali processi innovativi, perdendo le relative opportunità in termini di sviluppo dell'innovazione e la conseguente creazione di posti di lavoro.

L'ESPERIENZA DI WIND MOBILITY

Wind Mobility nasce dall'esperienza di Byke Mobility, società tedesca che si occupa di bike sharing dal 2017 e che ha conseguito ottimi risultati in termini di affidabilità e percezione del servizio da parte degli utilizzatori tedeschi. Wind Mobility si concentra sulla micro mobilità elettrica, settore in forte espansione, che permette ai cittadini una maggiore velocità e praticità di spostamento, mantenendo lo spirito "green" che costituisce la spina dorsale della compagnia fin dalla sua nascita.

Fin dalla sua apertura, Wind Mobility ha conseguito risultati da record, raggiungendo diverse centinaia di migliaia di corse totali e decine di migliaia solo nelle ultime settimane, grazie a servizi di monopattini in sharing attivi in oltre una dozzina di città in EMEA tra cui Parigi, Lione, Madrid, Tel Aviv, Malaga, Lisbona, Vienna, Bordeaux e altre.

L'alto livello di servizio verso gli utenti e la stretta collaborazione con le istituzioni sono il punto di forza di Wind Mobility, che fa dell'efficienza la sua mission più importante.

La Vision di Wind è quella di offrire strumenti per rivoluzionare la mobilità cittadina, nel segno della sostenibilità e della intermodalità, attraverso il potenziamento di forme di mobilità condivise che migliorino la fruibilità dei mezzi pubblici ed offrano una possibilità di spostamento nelle città che disincentivi all'uso dell'automobile privata. L'obiettivo ultimo è quello di abbattere le emissioni di CO2 da motori endotermici, ridurre il traffico cittadino e l'occupazione di suolo pubblico da parte dei mezzi privati.

Visione che interpretiamo attraverso il perseguimento di una serie di rigorosi obiettivi quotidiani nell'erogazione del nostro servizio:

- Garantire un servizio diurno, raccogliendo la flotta in fascia notturna onde evitare il vandalismo.
- Assicurare la presenza degli e-scooter nei punti nodali delle città, che essi siano stazioni di metropolitana, stazioni di treni, aree pedonali, luoghi di shopping o fermate di autobus. Il nostro focus è coprire la mobilità dell'"ultimo miglio", per garantire al cittadino la massima comodità del servizio.
- Instaurare un dialogo continuo con le municipalità, al fine di capire profondamente le necessità della città, migliorando in maniera continua la vestibilità del servizio a seconda delle singole necessità.
- Far conoscere il mezzo, attraverso iniziative e materiale divulgativo che aiutino a conoscere gli e-scooter come mezzo integrativo della mobilità cittadina, anziché considerarli giocattoli da rovinare al discapito di tutti.

Usare Wind Mobility è molto semplice, è infatti sufficiente scaricare l'app dai principali store per poter accedere al servizio. La mappa, costantemente aggiornata dal segnale gps di ogni singolo mezzo, consentirà di vedere la collocazione degli e-scooter e per iniziare il tragitto sarà sufficiente aver connesso in precedenza una carta di credito e scannerizzare il QR code presente sul manubrio. Una volta terminato il tragitto, sarà sufficiente premere il tasto "chiudi corsa".

Raccomandiamo agli utilizzatori di parcheggiare gli e-scooter in posti in cui sono facili da reperire dal cliente successivo, incentivando, attraverso coupon premio e promozioni, il posteggio in punti nodali della città. Un customer service sempre disponibile sarà pronto a rispondere alle esigenze, difficoltà e segnalazioni dei cittadini, garantendo una costante presenza della società nella risoluzione dei problemi al fine di rendere Wind Mobility un riferimento affidabile negli spostamenti quotidiani.