



Proposta di Legge n. 2675 del 23 settembre 2020

Osservazioni

Premessa – La micromobilità sul territorio di Roma Capitale

Nel contesto del quadro normativo nazionale di equiparazione sperimentale dei monopattini ai velocipedi, Roma Capitale ha autorizzato l'avvio dei relativi servizi di sharing con Deliberazione della Giunta Capitolina n. 75 del 28 aprile 2020. I primi servizi di sharing sono stati avviati a maggio 2020 e, allo stato attuale:

- presso il territorio di Roma Capitale sono attivi **sette operatori autorizzati** all'esercizio di servizi di sharing di micromobilità;
- gli operatori gestiscono flotte composte **complessivamente di 14.500 monopattini**;
- sono state registrate **1.292.463 iscrizioni complessive ai servizi da maggio 2020** ad oggi.

Lo sviluppo dei servizi di sharing di micromobilità sul territorio capitolino è stato rapido; dall'avvio dei servizi nel corso dell'estate 2020, gli operatori sono passati da tre a sette e la flotta autorizzata è passata da 3.000 a 14.500 unità.

Allo stesso tempo è cresciuta l'area del territorio capitolino coperta dai servizi. Al momento del loro lancio, i servizi presenti coprivano mediamente un'area di 10 kmq. Attualmente la copertura media si attesta intorno ai 90 kmq allineandosi a servizi più radicati come il car sharing.

Sulla base dei dati in nostro possesso, lo scenario tipico di utilizzo della micromobilità, prevede la copertura dell'ultimo miglio con una distanza media, per singolo noleggio, di circa 2 km. Appare evidente la funzione di adduzione al trasporto pubblico che caratterizza, in generale, tutti i servizi di sharing. Tali servizi rappresentano un valido strumento per fornire risposta, nel breve periodo, alla domanda di mobilità del territorio integrandosi, in tal modo, con le politiche di lungo periodo di sviluppo delle infrastrutture e del servizio di trasporto pubblico.

La crescita del settore dello sharing di monopattini, rappresenta peraltro un elemento della generalizzata crescita del più ampio settore della micromobilità. Nel corso del solo primo semestre del 2020, infatti, sono stati venduti circa 120.000 dispositivi di micromobilità con un mercato che è cresciuto del 140% su base annua. Lo sviluppo del settore è certamente

riconducibile alle iniziative adottate, a livello nazionale, per la diffusione di sistemi di mobilità sostenibile ed ecologica. Ci si riferisce all'introduzione, nel decreto legge Rilancio (D.L. n. 34/2019), dell'art. 229 "Misure per incentivare la mobilità sostenibile" con la conseguente attuazione del "bonus mobilità" che ha rappresentato un forte incentivo delle vendite dei monopattini elettrici.

L'utilità dei servizi di sharing, e più in generale della micromobilità, è apparsa ancora più evidente nel contesto dell'attuale emergenza sanitaria. Le iniziative adottate per il contenimento del rischio epidemiologico hanno determinato modificazioni repentine nelle esigenze di mobilità dei cittadini. Lo sharing, e in particolare la micromobilità, hanno rappresentato un supporto flessibile per il sistema di trasporto pubblico e hanno agevolato le amministrazioni locali nell'affrontare la sfida di rendere sostenibili e sicuri gli spostamenti individuali.

1. Le criticità riscontrate

L'esperienza acquisita ha messo in luce alcune criticità che rappresentano i temi principali su cui lavorare, nell'immediato futuro, per valorizzare correttamente la grande opportunità rappresentata dalla micromobilità. Si segnala:

- la tendenza all'occupazione abusiva delle aree pedonali per lo stazionamento dei mezzi;
- la concentrazione eccessiva delle flotte nelle aree centrali della città.

La prima criticità rientra, in parte, nel complesso delle violazioni del Codice della Strada, oggetto di sanzionamento da parte della Polizia Locale di Roma Capitale. Allo stesso tempo, tuttavia, il fenomeno della sosta selvaggia dei monopattini mette in luce la mancanza di equilibrio nell'allocazione e nell'utilizzo degli spazi urbani. A fronte di una sensibile offerta di stalli per la sosta di autoveicoli, infatti, è evidente la carezza di spazi dedicati a mezzi di mobilità dolce come monopattini e velocipedi.

La seconda criticità è, al contrario, riconducibile a politiche di gestione del mercato adottate da alcuni operatori. L'occupazione delle aree maggiormente remunerative della città consente, infatti, agli operatori di guadagnare quote di mercato fidelizzando la potenziale clientela a discapito dei concorrenti; ciò determina, tuttavia, ripercussioni negative sul decoro urbano.

2. Sicurezza

Il tema della sicurezza merita una riflessione autonoma. In primo luogo deve segnalarsi la mancanza di informazioni consolidate sull'incidentalità che caratterizza i dispositivi di micromobilità, solo recentemente ammessi alla circolazione sulle nostre strade.

Con riferimento a mezzi tradizionalmente presenti sui nostri territori, l'analisi dei dati riportati da ACI in merito alla sicurezza stradale nel corso del 2019, mette in evidenza quanto segue¹:

Incidenti mortali nel 2019	Tipologia di mezzo
1.411	autovetture
698	motocicli

¹ Dati riportati dallo studio condotto da ACI – Automobile Club Italia e Istat sulla sicurezza stradale nel 2019.

534	pedoni
253	biciclette
88	ciclomotori

Morti per tipologia di utente della strada (in % rispetto al complessivo)

Tipologia di utente	Quota di incidenti
occupanti autovetture	44,5%
su due ruote a motore	24,8%
pedoni	16,8%
ciclisti	8%
altro	6%

Le evidenze dello studio condotto da ACI sono interessanti anche in riferimento alle principali cause di incidentalità su strade urbane. Tra le prime tre cause di incidentalità, figura quanto segue:

Causa di incidentalità	Percentuale
mancato rispetto della precedenza o semaforo	16,6%
procedeva in modo distratto	14,1%
velocità troppo elevata	8,2%

Considerando una forte affinità tra velocipedi e monopattini, in virtù della tipologia di mezzo, velocità medie di circolazione, masse coinvolte e comportamento dinamico, sono possibili alcune valutazioni approssimative:

- il veicolo principalmente coinvolto in incidenti mortali è l'automobile;
- l'utenza stradale più esposta a rischi è l'utenza dei veicoli a motore e l'utenza pedonale;
- il coinvolgimento di mezzi di micromobilità è residuale nel quadro complessivo.

Le consapevolezza che derivano dai dati acquisiti, possono orientare le scelte di politica della mobilità al fine di garantire standard elevati di sicurezza sulle nostre strade. Allo stato attuale non siamo in possesso di dati concreti sui dispositivi di micromobilità per quanto concerne il campione e l'arco temporale di riferimento; in tale contesto, eventuali scelte regolatorie possono condurre all'adozione di soluzioni che possono risultare inefficaci o addirittura dannose per lo sviluppo della mobilità sostenibile.

Alla luce della recente diffusione dei dispositivi di micromobilità sulle nostre strade, si suggerisce di lavorare all'acquisizione strutturata di dati sull'incidentalità e ciò anche in coerenza con l'approccio sperimentale adottato sino ad oggi nella definizione del quadro normativo di riferimento.

Si deve inoltre segnalare che le iniziative adottate da Roma Capitale, in termini di sensibilizzazione dell'utenza rispetto alla sicurezza e alle condotte pericolose nella circolazione dei monopattini, hanno prodotto risultati apprezzabili nel corso dell'anno; tali iniziative, tuttavia, necessitano di supporto da parte di campagne nazionali che ribadiscano l'importanza del rispetto del Codice della Strada e delle regole di sicurezza poste a tutela di tutti i cittadini. Tali campagne di sensibilizzazione devono necessariamente interessare le fasce più giovani della potenziale utenza anche nella prospettiva di consolidare una cultura della sicurezza stradale che prescindano da azioni repressive da parte delle autorità locali.

3. Iniziative adottate da Roma Capitale e prospettive di sviluppo

Nella gestione del fenomeno della micromobilità, Roma Capitale ha avviato le seguenti iniziative:

Linee guida sullo svolgimento dei servizi. Sono stati definiti un insieme di obblighi che gli operatori devono rispettare nello svolgimento delle proprie attività. Roma Capitale si è inoltre riservata alcune prerogative di gestione dei servizi sul territorio come la possibilità di inibire talune aree al servizio e imporre politiche di incentivo della sosta presso altre aree. Tali facoltà vengono esercitate alla luce dell'andamento dei servizi e nel contesto di un costante dialogo con gli operatori. È stato inoltre imposto l'obbligo di copertura assicurativa rispetto ai danni derivanti dalla circolazione dei monopattini.

Piattaforma di monitoraggio dei servizi in tempo reale. Il quadro di regole necessita di strumenti adeguati a vigilarne il rispetto. A seguito di un lungo confronto tecnico con gli operatori, dal mese di dicembre 2020 è operativa una piattaforma che consente a Roma Capitale di monitorare in tempo reale tutti i servizi di sharing. A titolo esemplificativo è possibile verificare lo stato e localizzazione dei mezzi, verifica dei tempi di intervento degli operatori per la gestione delle flotte, concentrazione delle flotte nelle varie aree del territorio romano. Lo strumento in questione, in corso di affinamento tecnico, consentirà in futuro un sempre maggior controllo sugli operatori attivi sul territorio capitolino.

Controllo del territorio. Proprio grazie all'implementazione della piattaforma di monitoraggio, e a seguito delle verifiche dell'andamento dei servizi, Roma Capitale ha avviato un processo continuo di verifica delle aree sensibili presso le quali inibire il rilascio dei monopattini. In contraddittorio con gli operatori, il Dipartimento Mobilità e Trasporti ha adottato diverse determinazioni dirigenziali con le quali sono state istituite aree inibite al servizio. Tali aree sono oggetto di costante revisione per adeguarle all'andamento dei servizi.

In coordinamento con le inibizioni di sosta, Roma Capitale sta individuando stalli di sosta dedicati ai dispositivi di micromobilità. Nell'individuazione di tali stalli, svolge un ruolo fondamentale lo studio delle "mappe di calore" ovvero dei flussi di circolazione dei mezzi in sharing che mettono in evidenza le localizzazioni preferite dall'utenza per il prelievo e rilascio dei mezzi. Lo studio delle mappe di calore, unitamente alla pianificazione del trasporto pubblico, consente di ottimizzare l'efficacia delle aree di sosta istituite.

4. Prossimi passi: procedure selettive per gli operatori

L'implementazione di una piattaforma di monitoraggio e governo in tempo reale delle flotte, è il presupposto per definire una procedura selettiva dei servizi che potranno proseguire l'attività su Roma al termine della sperimentazione, prevista per il 31.12.2022.

La procedura selettiva sarà incardinata sui seguenti criteri:

Sicurezza. Nell'ambito della procedura selettiva, verrà riconosciuto un maggiore punteggio in considerazione dell'utilizzo di mezzi più sicuri in termini di sistema frenante, diametro della ruota e sistema di illuminazione / frecce. Sarà oggetto di valutazione anche l'attuazione di soluzioni tecniche volte a prevenire utilizzi dei mezzi contrastanti con le disposizioni in materia di sicurezza come, a titolo esemplificativo, il trasporto di cose o persone sui dispositivi di micromobilità.

Gestione sostenibile delle flotte. Verranno introdotte limitazioni alla percentuale di flotta che ogni operatore potrà dispiegare in ogni singola area della città. Le maggiori capacità di ribilanciamento delle flotte comporteranno un maggiore punteggio in fase di selezione.

Sostenibilità ambientale e sociale. Verranno prese in considerazione le procedure di smaltimento dei dispositivi dismessi e l'impiego stabile di personale per la gestione delle flotte e del territorio.

5. La proposta di legge – alcune considerazioni

Infine, in merito alla proposta di legge, si riportano di seguito alcune considerazioni su:

1. introduzione dell'obbligo del casco;
2. abbassamento del limite di velocità.

Preliminarmente deve rilevarsi che le misure proposte non sembrano sorrette da una consistente analisi dell'utilizzo dei monopattini o delle prospettive di sviluppo della micromobilità. Si rileva, inoltre, che le misure proposte sono immotivatamente difformi da quanto previsto per i velocipedisti che, per caratteristiche e scenari di utilizzo, presenta forti affinità con i suddetti mezzi.

Nel merito della proposta, si segnala che l'utilizzo del casco è certamente una misura da incentivare ma la cui imposizione ha dimostrato di avere uno scarso impatto sulla sicurezza nella circolazione stradale. Di certo un simile obbligo limiterebbe fortemente la diffusione di mezzi che, parimenti alle biciclette, rappresentano un'alternativa di spostamento sostenibile e rispettosa dell'ambiente.

L'abbassamento dei limiti di velocità a 20 km/h, per le caratteristiche dinamiche del mezzo, non potrebbe che comprometterne la stabilità in marcia. Non si ha evidenza, inoltre, di alcun possibile beneficio in termini di sicurezza per i conducenti di monopattini o per l'utenza debole della strada.

Più in generale, le eccessive limitazioni all'utilizzo dei mezzi di micromobilità rischiano di limitarne lo sviluppo finendo per rappresentare un freno ad un settore strategico nel processo di innovazione della mobilità urbana. Tale risultato contrasterebbe con le politiche nazionali, adottate nel corso degli ultimi anni, di incentivo dello sviluppo di sistemi innovativi di mobilità sostenibile. In altri termini, l'adozione di politiche regolatorie non supportate da dati concreti

comporta il rischio di veder vanificato l'effetto degli importanti investimenti per lo sviluppo infrastrutturale delle città e delle politiche di incentivo all'acquisto dei mezzi di mobilità sostenibile.

Roma, 21 giugno 2021

Il Vice Sindaco e Assessore alla Città
in Movimento

Pietro Calabrese

A handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke extending to the right.