



ASSESSORE  
AMBIENTE E MOBILITÀ

Bergamo, 22 giugno 2021

Commissione Trasporti  
Camera dei Deputati

**OGGETTO: CONTRIBUTO PER L'AUDIZIONE DEL 22 GIUGNO 2021 IN MERITO ALLA PROPOSTA DI LEGGE C.2675 ROSSO RECANTE "DISPOSIZIONI IN MATERIA DI CIRCOLAZIONE DEI MONOPATTINI A PROPULSIONE PREVALENTEMENTE ELETTRICA"**

Spettabile Commissione,  
Onorevoli Deputati,

in qualità di Assessore alla mobilità presso il Comune di Bergamo, mi permetto di esprimere le seguenti sintetiche considerazioni in merito alla proposta di Legge oggetto della presente Audizione, confidando che possano essere di utilità per i Legislatori.

**Ritengo importante sottolineare in premessa quanto i monopattini a propulsione elettrica rappresentino nei contesti urbani un innegabile elemento di novità, carico di aspetti positivi.** Tali mezzi sono infatti un'alternativa di micro-mobilità ecologica e poco ingombrante, ovvero una soluzione più compatibile con il contesto cittadino, soprattutto laddove le Amministrazioni stanno attuando da anni politiche di riduzione degli accessi veicolari privati, con conseguente rilettura degli spazi pubblici della città in favore della ciclabilità e della pedonalità. **La diffusione di questi mezzi tra i privati e l'attivazione di servizi in sharing consente inoltre una mobilità più versatile ed integrata, nonché un'accresciuta intermodalità** tra diversi mezzi di trasporto. Data la natura "portatile" di questi mezzi, essi possono essere infatti usati in combinazione con i mezzi pubblici o i mezzi privati, allargando i confini della storica dicotomia mobilità pubblica/mobilità privata. I monopattini permettono inoltre di aumentare le possibilità in un periodo con diverse criticità nel settore TPL, data la capienza ridotta per legge sui mezzi collettivi.

Mi permetto di fornire due numeri sul contesto locale che amministro. Non ho modo di quantificare la diffusione di tali mezzi presso i privati (trattasi di una diffusione sempre crescente), mentre dispongo di informazioni più dettagliate in merito ai servizi di sharing. Nel territorio del Comune di Bergamo sono attive due società di noleggio, selezionate attraverso una procedura ad evidenza pubblica circa un anno fa, per un massimo totale di 1.400 veicoli. A settembre 2020, con una sola società già in esercizio, si è raggiunto il picco di utilizzo, con più di 2.000 prelievi giornalieri, registrando in tal senso numeri di gran lunga superiori a qualsiasi altro servizio di sharing. I numeri sono ovviamente calati con l'introduzione delle zone rosse, ma stanno oggi tornando rapidamente agli stessi livelli. Gli utenti registrati sono oggi più di 20.000, valore assai rilevante per una città di queste dimensioni.

**Una diffusione così importante dal punto di vista numerico di questi nuovi mezzi porta con sé, inevitabilmente, anche l'aumento di alcune problematiche di sicurezza stradale,** imputabili in larga parte (esattamente come per gli altri veicoli) al mancato rispetto delle regole da parte dei conducenti (dei monopattini, ma anche degli altri veicoli). Le violazioni più diffuse sono il mancato rispetto dell'obbligo del casco da parte dei minorenni, l'utilizzo improprio sui marciapiedi e l'utilizzo in due persone. Fatto salve le



circostanze eccezionali del 2020, i dati dell'anno passato inquadrano comunque una situazione che non definirei "emergenziale", pur consapevoli della necessità di tenere costantemente monitorati i fenomeni per prevenire il peggioramento di questi numeri. Nell'anno passato i sinistri coinvolgenti monopattini sono stati 14, di cui 12 con feriti non gravi. Nello stesso anno i sinistri coinvolgenti velocipedi sono stati 112, tanto per fornire un metro di paragone. Indubbiamente sussiste un problema di mancato rispetto anche delle norme di parcheggio e sosta, circostanza che impegna sia l'Amministrazione sia le società a svolgere campagne informative e, ove necessario, attività di controllo e sanzionamento.

**Alla luce delle considerazioni sopra riportate, ritengo inopportuna una revisione radicale delle norme di circolazione di tali mezzi nella direzione indicata dalla Proposta di Legge. Tali proposte, se accolte, più che ad aggiustamenti e modifiche porterebbero ad un totale stravolgimento delle possibilità di utilizzo di tali mezzi, comprimendole radicalmente e configurando un sostanziale divieto all'uso.** L'eventuale verificarsi di tale ipotesi è di ancor più difficile comprensione se si considera che **si tratterebbe della quarta revisione ad opera del legislatore nel giro di soli due anni**, quando il Governo nel recente passato (Conte II) ha favorito con decisione l'acquisto di tali mezzi nelle aree urbane con l'erogazione del cosiddetto "bonus mobilità". È lecito domandarsi quanti cittadini avrebbero comprato tali mezzi se avessero saputo di non poterli più utilizzare, se non al prezzo di così rigide restrizioni. Ritengo utile superare l'ambiguo regime di sperimentazione in cui si trova il settore, come affermato dai proponenti, ma confermando sostanzialmente l'attuale disciplina, pur con alcune riflessioni che mi sento di proporre nella parte conclusiva di questa comunicazione.

Nel merito, mi permetto di commentare di seguito le indicazioni contenute nel testo presentato:

- **Divieto di circolazione dopo il tramonto e negli orari di oscurità** – La proposta non è condivisibile e rappresenterebbe un limite eccessivo all'uso di questi mezzi. Non si comprende per quale ragione il tema non possa essere affrontato, in analogia ai velocipedi, con la prescrizione di adeguati strumenti di illuminazione e visibilità (fari, giubbotti riflettenti ecc.). Segnalo inoltre che le definizioni di "tramonto" e "oscurità" appaiono del tutto approssimative rispetto all'obiettivo di fornire norme di circolazione chiare e univoche.
- **Limitazione di circolazione alle sole strade con limitazione 30kmh** - Tale imposizione renderebbe di fatto inutilizzabili i monopattini in un'ottica di spostamento alla scala urbana, con insostenibili interruzioni e discontinuità nella rete. Come Amministrazione comunale siamo in ogni caso impegnati ad attuare una progressiva estensione dei percorsi ciclabili ed una parallela espansione delle limitazioni a 30kmh sulle strade cittadine, ma la scelta radicale contenuta nella Proposta appare eccessivamente vessatoria. L'esclusione alla circolazione per le strade extraurbane, già contenuta nella norma, appare già sufficientemente chiara.
- **Riduzione del limite di velocità a 20kmh** – L'attuale indicazione di 25kmh su strada e 6kmh nelle aree pedonali appare già sufficientemente esaustiva ed efficace. Aumentare il differenziale di velocità tra i diversi mezzi circolanti non è sempre elemento di accresciuta sicurezza e il passaggio da 25 km/h a 20 km/h non appare sufficientemente argomentato in termini di analisi dettagliata dell'incidentalità.
- **Divieto di utilizzo per i minorenni** - I minorenni sono autorizzati dai 14 anni ad utilizzare ciclomotori, previo conseguimento di patentino AM, e oltre i 16 anni anche motocicli e dunque non si comprende questa esclusione totale per i monopattini (vedasi anche la riflessione proposta più avanti).



- **Obbligo del casco anche per i maggiorenni** - Ritengo che l'uso del casco sia decisamente raccomandabile, in monopattino così come in bicicletta, e ogni persona di buon senso dovrebbe sempre impegnarsi ad indossarlo; tuttavia, un eventuale obbligo rischia di rendere meno pratico l'utilizzo di questi mezzi e di limitare fortemente i servizi di sharing. Valuterei con più attenzione queste implicazioni. La riflessione è simile a quella ciclicamente riproposta per l'obbligo del casco sui velocipedi e invito la Commissione a riprendere la posizione espressa dalle associazioni di settore, quali FIAB Italia.

**Mi permetto dunque di avanzare alcuni spunti di riflessione** che potrebbero migliorare la sicurezza stradale in relazione al corretto uso di questi mezzi, senza perdere di vista l'obiettivo generale. Il tema della sicurezza stradale, infatti, non può essere del tutto compartimentato sulla disciplina dei singoli mezzi, ma è questione trasversale che intercetta le regole di circolazione di tutti i veicoli del Codice della strada, così come il rapporto tra essi nella condivisione dello spazio. Se immaginiamo città meno dedicate all'automobile, città più "dolci" e a misura d'uomo, **dobbiamo trovare un punto di equilibrio**, proponendo suggerimenti di modifica dell'attuale disciplina tali da non vanificare la possibilità che i monopattini restino il mezzo utile, versatile ed ecologico che abbiamo conosciuto nelle nostre città in questi mesi. Allo stato attuale i monopattini sono sostanzialmente equiparati ai velocipedi, con alcune prescrizioni specifiche. Le eventuali migliorie alla norma dovrebbero mantenere questa impostazione e non credo sia conveniente cambiare le regole in modo da renderli più simili ai ciclomotori o ai motocicli. La flessibilità, la semplicità e l'economicità d'uso di questi veicoli sono alla base del loro successo e della possibilità che recitino un ruolo importante per la mobilità urbana.

Mi permetto dunque di suggerire:

- **L'introduzione dell'obbligo di un corso di formazione sulle norme stradali, soprattutto per i minorenni, da svolgere in ambito scolastico, o eventualmente, al limite, la richiesta di un titolo alla guida (patentino AM o qualunque patente di categoria superiore), sia per i minorenni sia per i maggiorenni.** La conoscenza delle norme stradali è utile per poter aumentare il livello di consapevolezza nell'utilizzo di questi mezzi.
- **Introduzione di un numero identificativo univoco per i mezzi in circolazione**, per poter identificare i trasgressori delle norme (anche solo un numero di serie visibile).
- **Intervento presso i produttori affinché i mezzi in vendita siano dotati da una certa data in poi di indicatori di direzione (freccie direzionali).** Risulta infatti particolarmente difficile con i monopattini segnalare le proprie intenzioni in termini di svolta e questo è spesso fonte di pericolo. Si potrebbe dunque pensare di imporre da qui in avanti ai produttori l'affiancamento delle luci di direzione accanto al faro posteriore e sul manubrio (lascio ovviamente ai chi ha competenza di tipo tecnico articolare meglio la proposta così formulata). La norma non potrebbe essere retroattiva, per non danneggiare i cittadini che hanno già compiuto tale acquisto.

In merito alla possibilità di introdurre un **obbligo assicurativo**, proposto da alcuni colleghi amministratori, premesso che tale protezione è già attiva per i servizi in sharing, rilevo come questa richiesta, benché comprensibile, potrebbe tradursi in maggiori costi per i cittadini, rendendo questi mezzi meno pratici ed economici. Anche in questo caso, chiederei un ulteriore approfondimento.

Distinti saluti

Stefano Zenoni