



# ANVU ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA



## IL SEGRETARIO GENERALE

Prot. n.1014/2021\_SG  
Data 12/07/2021

**On. Presidente della IX Commissione  
(Trasporti, poste e telecomunicazioni)  
della Camera dei Deputati**

**Oggetto:** audizione del 13 luglio 2021 per la proposta di Legge C. 2675 recante "*Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*" - osservazioni –

Quest' Associazione Professionale della Polizia Locale D'Italia (ANVU), con riferimento alla proposta di legge n. 2675, a prima firma dell'Onorevole Rosso, recante "*Disposizioni in materia di circolazione stradale dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*", osserva quanto segue:

la materia che ci occupa è volta a favorire la micro-mobilità elettrica come strumento di mobilità sostenibile alternativamente a quella con i veicoli a motore a combustione, tuttavia nel primo periodo di sperimentazione, con l'accrescere della circolazione di tali veicoli su strade urbane e, non di rado, in quelle extraurbane, ha determinato, come era ovvio, l'incremento della sinistrosità stradale, facendo emergere numerose criticità derivanti dalla condotta degli utilizzatori, fenomeno che se non adeguatamente corretto ingenererà un'avversione non solo nei confronti dei conduttori ma anche dei monopattini.

Al momento, non potendo contare su di un report statistico completo sul tasso di incidentalità che vede coinvolto tale "*veicolo*", possiamo unicamente far riferimento ai fatti di cronaca che enunciano il moltiplicarsi di sinistri con lesioni personali dei conducenti e dei pedoni investiti; prima che tale situazione possa sfuggire di mano, a parere della scrivente, si ritiene opportuno intervenire con una regolamentazione organica della materia e, necessariamente, una campagna di sensibilizzazione, interventi che possono mitigare l'emergente problema.



# ANVU ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA



## IL SEGRETARIO GENERALE

In primo luogo appare opportuno evidenziare che, diversamente da quanto rappresentato nella parte introduttiva della proposta di Legge, l'inerzia additata alla polizia locale sulla mancata adozione di provvedimenti volti a sanzionare i veicoli lasciati sui marciapiedi, scivoli, strisce pedonali, intersezioni, ecc...risulta essere pacificamente ingiustificata perché rivolta unicamente ad uno degli organi di vigilanza stradale deputati al controllo ai sensi dell'art. 12 del codice della strada, norma che testualmente riporta: *“L'espletamento dei servizi di polizia stradale previsti dal presente codice spetta: a) in via principale alla specialità Polizia Stradale della Polizia di Stato; b) alla Polizia di Stato; c) all'Arma dei Carabinieri; d) al Corpo della Guardia di Finanza; d-bis) ai Corpi e ai servizi di Polizia Provinciale, nell'ambito del territorio di competenza; 1 e) ai Corpi e ai servizi di Polizia Municipale, nell'ambito del territorio di competenza 2; f) ai funzionari del Ministero dell'Interno addetti al servizio di polizia stradale; f-bis) al Corpo di Polizia Penitenziaria e al Corpo Forestale dello Stato, in relazione ai compiti di istituto...”*; tale congettura potrebbe determinare un pericoloso risvolto ovvero quello di attirare sulle Polizie Locali, e solo su di esse, la responsabilità dell'inefficacia, dell'insuccesso e/o della carenza dei controlli sul territorio.

La problematica dei mancati accertamenti delle violazioni relative alla sosta è da inquadrare piuttosto sull'inapplicabilità dei provvedimenti sanzionatori in considerazione della tipologia del veicolo: infatti, chi non può condividere che tale mezzo sia soggetto allo spostamento da parte di chiunque ed in qualsiasi momento e vi sia una concreta possibilità che il proprietario del mezzo, una volta ricevuto il verbale di contestazione, possa avvalersi delle tutele normative ricorrendo dinanzi a Prefetto o Giudice di Pace, adducendo in maniera semplicistica che lo spostamento di questo sia potuto avvenire dopo il suo utilizzo da parte di ignoti e contro la sua volontà? tale tesi, non fantasiosa, comporterebbe non solo l'archiviazione dei verbali di accertamento, ma anche la soccombenza alle spese di giudizio dell'ente a cui fa capo l'organo accertatore.

Va comunque precisato che la problematica *dell'abbandono* dei monopattini sulle strade è riferita soltanto a quelli in *Sharing*, in quanto quelli di proprietà personale è realistico pensare



# ANVU ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA



## IL SEGRETARIO GENERALE

che vengano collocati in modo adeguato o addirittura sistemati all'interno delle proprietà private scongiurando l'eventuale rischio di sottrazione.

Per evitare dunque "l'abbandono" indiscriminato degli stessi, questa associazione ha ragionato che le modalità di *sharing* possano essere soltanto quelle in **Round Trip** (prendere e restituire il mezzo nello stesso punto) oppure attraverso il **Circuito Parking** (noleggiare il mezzo in un parcheggio e restituirlo al termine del suo utilizzo in un altro parcheggio) o, in alternativa, potrebbero essere predisposte delle *station based* (aree individuate dai comuni) all'uopo attrezzate con sistemi di ancoraggio (come avviene con le rastrelliere dei velocipedi), **al fine di evitare il free floating** (al termine dell'utilizzo gli utenti sono liberi di lasciare il monopattino dove vogliono).

Giova ora porre l'attenzione alla problematica della tutela dei pedoni non vedenti o ipovedenti, i quali, nell'utilizzare gli spazi pubblici e nello specifico marciapiedi, piste ciclabili, aree pedonali ecc. sono maggiormente esposti al rischio di investimento, in quanto, tali dispositivi elettrici risultano essere totalmente silenziosi. Pertanto, tra i dispositivi obbligatori previsti dal nell'allegato 1 annesso al Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 4 giugno 2019 e inerenti le caratteristiche costruttive, **si ritiene necessario introdurre l'obbligo che i monopattini siano dotati di un sistema di rumore artificiale denominato AVAS** (audible vehicle alert system) **che segnali il mezzo in movimento, così come previsto dalla normativa europea sulle auto elettriche.**

In relazione al divieto di conduzione dei monopattini per i minorenni, si rappresenta che tale previsione normativa appare troppo stringente in quanto circoscrivere l'utilizzo ai soli maggiorenni sarebbe apparentemente sproporzionato, soprattutto tenuto conto che a 14 anni è possibile conseguire la patente AM che abilita alla conduzione dei ciclomotori, **pertanto sarebbe più logico prevedere che la conduzione fosse possibile per i maggiorenni ed anche per i minorenni che abbiano conseguito la patente AM o A1.**

Il decreto di «*Sperimentazione della circolazione su strada di dispositivi per la micromobilità elettrica*», all'art. 4, dispone che i Comuni, prima di emanare il provvedimento di approvazione, devono mappare l'insieme di strade adibite alla circolazione dei dispositivi



# ANVU ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA



## IL SEGRETARIO GENERALE

elettronici, sottoposte anch'esse a prerogative tecniche d'utilizzo specificate in linea generale nella stessa fonte normativa, in quanto alcune strade, per caratteristiche tecniche, non risulterebbero idonee alla circolazione dei monopattini, che dispongono di ruote con un raggio decisamente inferiore ai normali velocipedi.

Facendo un'ulteriore riflessione sulla proposta di Legge, ed in particolare all'art. 6 lettera a), che prevede l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio di noleggio, si rappresenta che tale norma appare non completa e sia anche discriminatoria in quanto va ad escludere l'obbligo di assicurazione per i monopattini elettrici ad uso privato. L'obbligo di assicurazione in parola scaturisce dalla messa in circolazione di un "veicolo a motore", e non dalla sua assimilazione amministrativa ai velocipedi (art. 50 c.d.s. ...*i velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare* ..). Infatti, essendo il monopattino elettrico un veicolo a motore, esso è soggetto all'obbligo di assicurazione e non trova giustificazione che l'obbligo di assicurazione sia previsto soltanto per i monopattini in Sharing.

Come ultima osservazione, si ritiene opportuno che i monopattini elettrici, al fine di essere identificati, siano dotati di un numero di immatricolazione, di un certificato di circolazione e di una targa o "targhino", in modo da essere annotati in uno specifico registro pubblico consultabile all'occorrenza. Si immagini che, al ricorrere di un illecito amministrativo o penale, il conducente di tale veicolo non si fermi all'alt dell'agente, questi come potrebbe identificare il trasgressore e/o obbligato in solido? Oppure, nel caso in cui il veicolo venga rinvenuto in sosta irregolare e rimosso, come poter identificare il proprietario per le contestazioni dell'illecito?

La conseguenza del non affrontare queste problematiche sarà quella di impedire all'operatore l'attuazione della norma sotto l'aspetto sanzionatorio; tale evidenza non vorrà essere intesa in maniera repressiva, ma come necessario strumento finalizzato all'efficacia e certezza del diritto. Purtroppo assistiamo quotidianamente ad una vanificazione del lavoro degli organi deputati al controllo a causa di un sistema sanzionatorio del codice della strada farraginoso e "antico", dove anche la minima questione di forma diventa una questione di sostanza.



# ANVU ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE POLIZIA LOCALE D'ITALIA



## IL SEGRETARIO GENERALE

Pertanto quest' intervento è volto a puntare una luce su una Legge che, se non adeguatamente disciplinata, potrebbe dar adito a differenti interpretazioni e difficoltà operative, che non consentirebbero agli organi di vigilanza di intervenire in maniera efficace reprimendo i comportamenti illeciti.

In considerazione dell'assoluta importanza della materia da regolare, si propone di modificare ed integrare la proposta di Legge raccogliendo le sopra enunciate indicazioni.

Ringraziando per l'attenzione e con la speranza di avere reso un valido contributo a codesta Commissione, si porgono deferenti saluti.

**Il Consigliere Nazionale ANVU**

*f.to dott. Panfilo D'Orazio*

**Il Segretario Generale ANVU**

*f.to dott. Gaetano Barione*

**Ha contribuito alla formazione del presente documento il dott. Mauro Dioletta**