

Audizione della FIAB Onlus – Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, da parte della IX Commissione della Camera dei Deputati, sulla Proposta di Legge C. 2675 - Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica

27 Luglio 2021

Rappresentanti della FIAB:

Edoardo Galatola – Centro Studi Fiab, Responsabile Sicurezza,
Massimo Gaspardo Moro – Consigliere Nazionale, Centro Studi Fiab,

La posizione della FIAB Onlus

FIAB a livello nazionale promuove ogni forma di mobilità sostenibile e vede pertanto con favore la diffusione, oltre alla bicicletta, di veicoli leggeri come i Monopattini Elettrici (nel seguito M.E.), che non inquinano, non fanno rumore e occupano poco spazio, quando costituiscono un'alternativa più sostenibile rispetto all'automobile.

Prima di esaminare nel dettaglio l'articolato della Proposta di Legge C. 2675 - Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, è necessario fare alcune considerazioni.

Vale la pena premettere che FIAB può esprimere su questo tema un punto di vista più ampio a livello europeo. FIAB fa infatti parte dell'ECF, che riunisce le associazioni nazionali che si occupano di mobilità ciclistica urbana e di cicloturismo, quale ad esempio la ADFC tedesca.

I M.E. e la mobilità attiva

FIAB da sempre promuove la mobilità attiva, cioè tutti i modi di spostarsi che permettono di fare esercizio fisico, come la bicicletta, anche quella a pedalata assistita. Ciò per i numerosi risvolti positivi per la salute delle persone, nell'immediato e a scopo preventivo. Con il M.E. l'attività fisica è meno accentuata, ma è richiesto comunque un certo grado di abilità fisica.

Vale comunque il principio che l'uso del M.E. contribuisce a ridurre la congestione del traffico veicolare delle nostre città.

I M.E. e le infrastrutture

L'auspicato aumento dell'uso della bicicletta come mezzo di trasporto quotidiano e la diffusione degli altri veicoli della cosiddetta micromobilità, pone un problema di adeguatezza delle infrastrutture che questi veicoli utilizzano per la circolazione e la sosta.

Questo diventa un ulteriore incentivo alla riorganizzazione della mobilità nei centri urbani, a potenziare la rete ciclabile e a redistribuire e riorganizzare lo spazio-strada, sia quello dedicato alla circolazione, sia quello dedicato alla sosta. Tenendo conto che il problema della sosta su strada riguarda, nella stragrande maggioranza dei casi, i M.E. dello sharing, che dovrebbe coinvolgere pertanto le società interessate.

I M.E. e la sostenibilità ecologica

Sul livello di sostenibilità ambientale dei M.E. il dibattito è aperto. In linea generale, si può affermare che i M.E. sono veicoli sostenibili perché sostituiscono viaggi in automobile o con motocicli con motore endotermico. I M.E. sono infatti meno energivori essendo più leggeri, inquinano molto di meno, sono meno rumorosi e occupano molto meno spazio.

I M.E. e la sicurezza stradale

La problematica della sicurezza dei monopattini è di particolare rilevanza perché nell'immaginario collettivo e sicuramente in quello degli estensori della PDL C. 2675, il monopattino è visto come un sistema instabile, con ruote troppo piccole che potrebbe cadere in ogni momento.

I dati sull'incidentalità raccontano una storia diversa. I dati 2020 sono stati pubblicati da ISTAT proprio in questi giorni. È iniziata la registrazione anche dei dati relativi agli utenti di M.E. Nel 2020 ci sono stati 565 incidenti con 1 morto. Tra le biciclette i valori (in netto calo rispetto all'anno precedente come è ovvio dato la particolarità del traffico nell'anno di lockdown) sono stati pari a 13.993 incidenti con 175 morti. Gli incidenti coinvolgenti M.E. sono il 4% rispetto a quelli occorsi ai ciclisti, mentre i morti sono l'1%. In realtà la

percentuale di M.E. in circolazione rispetto alle biciclette è sicuramente superiore, si pensi che, sempre da dati ISTAT 2020, sono stati venduti nell'anno grazie agli incentivi 2.000.000 di bici e 125.000 M.E.

Si può obiettare che il 2020 (che ha visto un netto miglioramento della mobilità sostenibile, +11%, sempre fonte Istat) non sia significativo. Qui ci aiuta l'osservatorio ASAPS i cui rappresentanti ci hanno preceduto nell'audizione. Nel 2021 per i M.E. sono stati sinora registrati 46 incidenti e 1 vittima, a cui è da aggiungere un'altra, un pedone investito da persone in M.E. Questo a fronte di un uso sempre crescente del mezzo.

Occorre osservare che rispondendo alla regola aurea della mobilità sostenibile, secondo la quale più ciclisti (e quindi anche utenti di M.E.) ci sono e minore è il numero degli incidenti (contrariamente al comune sentire) nella prima metà del 2021, anno che non risente dell'effetto lockdown, ci sono state 87 vittime tra i ciclisti, con una flessione quasi del 25% rispetto al 2019 (112), a fronte di un incremento dell'11% degli stessi.

Tutto ciò a dimostrare che la sicurezza è importante, ma non giustifica la volontà di eliminare l'uso di un mezzo che contribuisce alla mobilità sostenibile.

I M.E. e il comportamento degli utenti

L'improvvisa diffusione e la relativa facilità di utilizzo dei M.E., ha generato in tutti i paesi i tipici fenomeni che si verificano quando viene introdotta una novità particolarmente attraente. Soprattutto nei primi tempi, i M.E. venivano usati spesso come veicoli divertenti; senza un'adeguata preparazione; facendo evoluzioni in mezzo al traffico; circolando sui marciapiedi; in due sullo stesso M.E.. Molti conducenti sopravvalutavano le proprie capacità.

Tuttavia la situazione sta rapidamente cambiando. Ad esempio, all'inizio del 2021, l'ADFC della Bassa Sassonia ha fatto un bilancio cautamente positivo: gli scooter elettrici sono ora sempre più utilizzati dagli utenti per l'ultimo miglio, per raggiungere una destinazione o per lavoro. Anche il settore dello sharing si è riordinato. Di conseguenza, ci sono meno scooter sulle strade. E chi continua ad usare gli scooter, li parcheggia in maniera più disciplinata e non più dove capita.

Per favorire un utilizzo più consapevole dei M.E. è fondamentale un'efficace informazione e formazione degli utenti, sulle regole da seguire e sulle tecniche di condotta. In Germania, ad esempio, l'ADAC (Automobile Club Tedesco) offre una sezione del proprio sito web dedicata ai M.E. ricca di informazioni (si spiega fra l'altro la tecnica di frenata, che sui M.E. è particolare). Su questo aspetto, le società di sharing possono giocare un ruolo molto importante.

I M.E. e la normativa

FIAB è favorevole a una regolamentazione per un uso maturo dei M.E., così come è avvenuto in passato per la bicicletta. Oltre alla regolamentazione sono però fondamentali anche i controlli, da parte delle forze dell'ordine e, per quanto riguarda le flotte in sharing, da parte delle società che gestiscono il servizio.

Inoltre FIAB ritiene che si debba tendere a una regolamentazione il più possibile allineata fra i paesi europei.

Ciò premesso si ritiene che la peculiarità dei M.E., ovvero mobilità non motorizzata e ambientalmente sostenibile, porta a equipararli per omogeneità alla mobilità ciclistica e alle regole che la contraddistinguono. In questa direzione è infatti andata la vigente disciplina dei monopattini elettrici, definita nei commi da 75 a 75-septies della legge di Bilancio 2020 (articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160), che ha precisato le condizioni e i limiti entro i quali è ammessa la circolazione dei monopattini elettrici.

I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sono stati considerati biciclette (velocipedi), ai sensi dell'articolo 50 del Codice della strada, il quale definisce i velocipedi come "i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo e considera velocipedi anche le biciclette a pedalata assistita con alimentazione fino a 25 km/h. Per tali veicoli non è pertanto prevista l'immatricolazione e non è necessario aver conseguito una patente di guida, i conducenti sono tenuti, al pari dei conducenti degli altri veicoli, ad osservare le norme di comportamento dettate dal Codice della strada.

Per quanto riguarda le regole specifiche:

- i monopattini possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età
- possono circolare esclusivamente sulle strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, ove è consentita la circolazione dei velocipedi,
- sulle strade extraurbane, se è presente una pista ciclabile, esclusivamente all'interno della medesima.
- non possono superare i 25 km/h quando circolano sulla carreggiata ed i 6 km/h quando circolano sulle aree pedonali.

Queste regole di buon senso hanno dato impulso alla micromobilità elettrica, incentivata anche dal "Programma sperimentale buono mobilità", che ha visto lo stato sovvenzionarne la diffusione.

Tutto ciò verrebbe annullato nelle intenzioni di chi ha promosso la PdL 2675/2021 il cui intento punitivo ha lo scopo di cancellare questo mezzo di trasporto. Infatti il testo prevede che:

- i monopattini elettrici siano vietati sotto i 18 anni di età
- i conducenti abbiano l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo (previsto solo se inferiori di 18 anni dal comma 75-quater della legge di Bilancio 2020)
- debbano indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, per come è scritto, anche di giorno (mentre il codice lo prevede per i ciclisti fuori città mezz'ora dopo il tramonto)
- l'utilizzo sia vietato da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità
- l'utilizzo sia precluso al di fuori delle strade urbane con un limite di velocità di 30 chilometri orari (km/h).
- sosta e fermata sui marciapiedi è vietata
- il limite di velocità sia abbassato a 20 km/h

Questa serie di limitazioni ha il tratto comune dell'irragionevolezza con l'unico fine di impedirne l'uso e creando un danno erariale allo stato che improvvidamente ne ha finanziato la diffusione.

Si veda in proposito la documentazione preparata dalla Camera per l'esame del progetto di legge che analizza i dati del FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes, il cui membro per l'Italia è il CTL – Centro di ricerca per il trasporto e la logistica dell'Università Sapienza di Roma) e che documenta come la norma costituirebbe un unicum a livello europeo, mentre gli altri paesi vanno verso l'equiparazione con la bicicletta; le differenze principali sono se porre il limite a 20 o a 25 km/h e l'età minima per l'utilizzo che è compresa tra 12 e 14 anni.

Nel dettaglio i commenti sull'articolato della Proposta di Legge C. 2675:

Proposta di Legge C. 2675	Commenti FIAB
Art. 3	
1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il diciottesimo anno di età.	<i>Si ritiene ragionevole un limite di 14 anni, allineato alla maggioranza degli altri paesi europei (come nel comma 7-ter dell'art.1 L. 160/19), che va dai 12 anni (Francia, Austria) ai 14 anni. Il problema, tuttavia, non è tanto l'età, ma la formazione/educazione alla guida. Si veda l'allegato di confronto dell'applicazione delle norme nei diversi paesi.</i>
I conducenti hanno, altresì, l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080	<i>Si ritiene debbano valere le stesse regole valide per le biciclette.</i>
e di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, previsti dal comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.	<i>Si ritiene debbano valere le stesse regole valide per le biciclette (come nel comma 7-quater dell'art.1 L. 160/19).</i>
2. I conducenti di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica devono procedere su un'unica fila e non devono essere affiancati, devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e devono reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta.	<i>Si ritiene debbano valere le stesse limitazioni valide per le biciclette.</i>

<p>4. Da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità, nelle strade di cui all'articolo 4, comma 1, è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.</p>	<p><i>Si ritiene debbano valere le stesse regole valide per le biciclette per la circolazione notturna (nessuna limitazione di orario; obbligo di dispositivi luminosi; obbligo di giubbotto/bretelle retroriflettenti in extraurbano). (come nei commi 7-ter e 7-quater dell'art.1 L. 160/19)</i></p> <p><i>La limitazione della PdL renderebbe di fatto impossibile l'uso dei M.E. in molte situazioni (es. per rientrare dal lavoro nelle sere invernali).</i></p> <p><i>Nessun altro paese europeo applica una limitazione di questo tipo.</i></p>
<p>Art. 4</p>	
<p>1. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare esclusivamente su strade urbane con un limite di velocità di 30 chilometri orari (km/h), nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata.</p>	<p><i>FIAB promuove il concetto di "Città 30". Tuttavia, nella situazione attuale la limitazione della Legge 160/2019 e quella della PdL appaiono rigide e limitative, anche in confronto agli altri paesi europei. La previsione della PdL rende di fatto quasi inutilizzabile il M.E., perché la continuità tra strade 30 e percorsi ciclabili è purtroppo assai scarsa.</i></p> <p><i>Si ritiene che in questo caso si scambi la causa con l'effetto. Occorre prima rendere le città a prevalenza zone 30 e poi si può chiedere di usarle</i></p> <p><i>Tra l'altro, la PdL cita le piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata, ma non le nuove "corsie ciclabili" art. 3, comma 1, n. 12-bis e 12-ter Codice della Strada.</i></p> <p><i>Vedi anche il comma 7-ter dell'art. L. 160/19.</i></p>
<p>2. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono superare il limite di velocità di 6 km/h quando circolano nelle aree pedonali.</p>	<p><i>La velocità di 6 km/h nelle aree pedonali non tiene conto delle diverse situazioni. In caso di forte affollamento, 6 km/h possono addirittura essere eccessivi. Viceversa, in un'area pedonale deserta, sono un limite inutile. Inoltre, per i M.E. privati l'attivazione del regolatore dipende dall'iniziativa del conducente. Si ritiene preferibile una prescrizione come quella per le biciclette: transito a</i></p>

	<i>passo d'uomo ed eventuale condotta a mano se la situazione lo richiede.</i>
Non possono superare il limite di velocità di 20 km/h in tutti gli altri casi di circolazione nei luoghi previsti dal comma 1.	<i>Considerato l'uso prevalentemente urbano e la stabilità del mezzo, la velocità max. di 20 km/h può essere adeguata. Negli altri paesi il limite varia tra 20 e 25 km/h</i>
Art. 5	
1. In attuazione di quanto previsto dall'articolo 158, comma 1, lettera h), del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, la fermata e la sosta sui marciapiedi dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sono vietate.	<i>La previsione della PdL appare eccessivamente limitativa. Il divieto di fermata significa che non sarebbe possibile mantenere il M.E. su un marciapiede nemmeno a mano.</i> <i>Si ritiene preferibile in quanto più flessibile, una previsione come quella tedesca, che permette la sosta su strada, sui marciapiedi, nelle zone pedonali (se c'è un permesso esplicito), purché non sia ostacolata o messa in pericolo la circolazione dei pedoni e delle persone su sedia a rotelle. Con adeguate sanzioni per i trasgressori.</i>
Art. 6	
1. Fermo restando quanto previsto dalla presente legge, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita delibera della giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione: a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso; b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati; c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree del centro abitato.	<i>Trattandosi di servizi di noleggio l'articolo 6 sembra essere appropriato</i>
Art. 8	
1. I commi da 75 a 75-septies dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, sono abrogati.	<i>Riteniamo al contrario che i commi da 75 a 75-septies dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 siano molto più rispondenti alle esigenze della mobilità sostenibile e della micromobilità elettrica in particolare e quindi debbano essere mantenuti e al massimo uniformati al testo di legge.</i>

Conclusioni

Contrariamente alle premesse, nelle quali si parla della micromobilità elettrica come uno strumento di interesse per la mobilità sostenibile, gli assunti della Pdl C. 2675 sono di fortissima limitazione del suo uso e sostanziale cancellazione, senza le evidenze sperimentali di una pericolosità effettiva della tipologia di mobilità in esame.

Riteniamo che la legge dovrebbe andare più sul versante educativo che coercitivo e riteniamo che il settore della mobilità sostenibile vada incentivato, traendo conforto anche dai risultati di riduzione dell'incidentalità già in atto. Le evidenze dimostrano, a nostro parere, che le criticità riscontrate finora non solo in Italia ma in tutti i paesi europei, derivano soprattutto dall'impreparazione di molti utenti e da carenze dell'infrastruttura, più che da carenze normative. Riteniamo pertanto fondamentale intervenire da un lato sull'informazione e formazione dei cittadini (anche nelle scuole) e dall'altro lato sul potenziamento e adeguamento dell'infrastruttura.

Allegato: FIAB Onlus - Monopattini Elettrici Regole in Europa luglio 2021

Contatti:

Edoardo Galatola – Centro Studi Fiab, Responsabile Sicurezza

Mailto: edoardo.galatola@fiab-onlus.it - Cell. +39 348 226 9002

Massimo Gasparido Moro – Consigliere Nazionale, Centro Studi Fiab, Responsabile Intermodalità e Contrasto al Furto

Mailto: massimo.gaspardomoro@fiabitalia.it - Cell. +39 333 388 2015

La FIAB

FIAB Onlus - Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta è un'organizzazione ambientalista nazionale, attiva dal 1989, che ha come finalità principale la diffusione della bicicletta quale mezzo di trasporto ecologico, in un quadro di riqualificazione dell'ambiente urbano ed extraurbano.

La FIAB è presente in tutta Italia con 190 associazioni locali. La Federazione ha lo scopo di promuovere l'uso della bicicletta sia come mezzo di trasporto quotidiano per migliorare mobilità e ambiente urbano, sia per la pratica dell'escursionismo in bicicletta, vale a dire di una forma di turismo particolarmente rispettosa dell'ambiente. Oltre ad avere forte radicamento sul territorio italiano, FIAB fa parte di ECF – European Cyclists' Federation, che rappresenta le associazioni ciclistiche non agonistiche dei paesi europei.

Le associazioni aderenti alla FIAB – e la FIAB stessa – svolgono il proprio compito facendo advocacy nei confronti dei pubblici poteri per ottenere interventi e provvedimenti a favore della circolazione sicura e confortevole della bicicletta e, più in generale, per migliorare la vivibilità urbana (piste ciclabili, moderazione del traffico, politiche di incentivazione, uso combinato bici+mezzi collettivi di trasporto, ed altro). Inoltre, le Associazioni FIAB organizzano iniziative e manifestazioni di ciclisti e sviluppano proposte e progetti per promuovere il cambiamento verso l'utilizzo di comportamenti quotidiani sostenibili e un utilizzo sempre più diffuso della bicicletta.

Dal 1998 la FIAB ha assunto la forma di Onlus (organizzazione non lucrativa di utilità sociale) che la impegna ad erogare servizi per la cittadinanza e, nel contempo, le permette di ricevere erogazioni liberali detraibili da IRPEF e IRPEG (art. 13 del decreto legislativo 460/97 e successiva circolare 168/E del 26 giugno 1998).

La FIAB è stata riconosciuta dal Ministero dell'Ambiente quale associazione di protezione ambientale (art. 13 legge n. 349/86) e riconosciuta dal Ministero dei Lavori Pubblici tra gli degli enti e associazioni di comprovata esperienza nel settore della prevenzione e della sicurezza stradale.

FIAB in numeri:

- 190 associazioni in tutta Italia
- 20.000 associati
- 4.200 viaggi ed escursioni all'anno
- 130.000 persone coinvolte in tutta Italia
- 90 ciclovacanze, 120 weekend, 20 raduni nell'ultimo anno.

Monopattini Elettrici - Regole in Europa

	Italia	Italia	Italia	Germania	Francia	Spagna	Austria	Belgio	Cechia	Danimarca	Finlandia	Ungheria	Norvegia	Olanda	Polonia	Portogallo	Svezia	Svizzera	
	Decreto Toninelli 4 giugno 2019.	Legge di bilancio 2020 - Legge 27 dicembre 2019.	Pdl 23/9/2020											L'uso del M.E. non è ancora consentito					
Età minima	18 anni; 14 anni se con patente AM	14 anni	18 anni	14 anni	12 anni	nessun limite (in alcuni regolamenti comunali, ad esempio Madrid 15 anni, Barcellona e Valencia 16 anni, Pamplona 14 anni)	12 anni (10 anni sui percorsi ciclabili e se accompagnati da un maggiore di 16 anni)	no		15 anni	no	no	no		no	16 anni	no	16 anni (14 anni con patente M)	
Velocità max.	20 km/h 6 km/h nelle aree pedonali (regolatore di velocità configurabile attivato)	25 km/h 6 km/h nelle aree pedonali (regolatore di velocità configurabile attivato)	20 km/h 6 km/h nelle aree pedonali, con regolatore di velocità	20km/h	25 km/h	25 km/h	25 km/h	25 km/h	25 km/h	20 km/h	25 km/h	no	20 km/h		25 km/h		20 km/h	20 km/h	
Potenza max.	500 W	500 W	500 W	500 W			600 W												500 W
Permesso di guida	no (>14 anni patente categoria AM)	no	no	no	no	no	no												no (patente M per 14enni)
Obbligo di targa	no	no	no	si, è l'adesivo dell'assicurazione	no	no	no	no	no	no	no	no	no		no	no	no	no	n
Obbligo di assicurazione	solo per servizio sharing	solo per servizio sharing	solo per servizio sharing	si	si	no*	no	no	no	no	no	no	no		no	no	no	no	no
Obbligo di casco	no	si per i <18 anni	si	no	no*	no (l'introduzione è in discussione - anche in parte regolamenti comunali)	no	no	<18 anni	no	no	no	no		no		<15 anni	no	
Obbligo di giubbotto o bretelle retroriflettenti alta visibilità	si dopo il tramonto e fino a 30' prima del sorgere del sole, su strade 30 o su pista ciclabile	si da 30' dopo il tramonto per tutta l'oscurità, e di giorno quando le condizioni lo richiedano	si, sempre																
Limite tasso alcolico	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,5	0,8												0,5
Dove è ammessa la circolazione	strade urbane, i comuni decidono quali	strade urbane con limite 50 km/h; strade extraurbane, solo su pista ciclabile	strade urbane con limite 30 km/h, aree pedonali, piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata	Infrastrutture ciclabili (in mancanza, su strada)	Infrastrutture ciclabili (in mancanza, su strada)	strade urbane e percorsi pedonali e piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata	Infrastrutture ciclabili (in mancanza, su strada)												Stesse regole delle biciclette
Dove è vietata la circolazione	decidono i comuni	strade urbane con limite >50 km/h; strade extraurbane prive di pista ciclabile	strade con limite di velocità >30 km/h; marciapiedi (consentita la conduzione e mano)	marciapiedi, zone pedonali, strade a senso unico in senso contrario al senso di marcia (salvo se presente segnale integrativo "Biciclette libere" o "Piccoli veicoli elettrici liberi" (§ 10 comma 3 EKfV).	Marciapiedi e zone pedonali (a meno di autorizzazione esplicita)	Marciapiedi, zone pedonali, strade di campagna e autostrade, superstrade e gallerie (anche in aree urbane), "travesías" (intersezioni di secondo livello).	Marciapiedi e zone pedonali (a meno di autorizzazione esplicita e a passo d'uomo)												Marciapiedi e zone pedonali (a meno di autorizzazione esplicita)
Limitazioni di orario	vietata la circolazione da 30' dopo il tramonto, per tutta l'oscurità, <u>solo se sprovvisti di luci regolamentari</u>	vietata la circolazione da 30' dopo il tramonto, per tutta l'oscurità, <u>solo se sprovvisti di luci regolamentari</u>	vietata la circolazione da 30' dopo il tramonto, per tutta l'oscurità (consentita la conduzione a mano)																
Circolare affiancati		max 2 affiancati, ma in fila ove le condizioni lo richiedano	no	no															
Trasportare altre persone	no	no	no	no															
Trasportare oggetti	no	no	no	no															
Dove parcheggiare i M.E.	decidono i comuni	non citato	no sui marciapiedi; si nelle aree individuate e segnalate dai comuni; si negli stalli per ciclomotori e motoveicoli	no															
Note					*In via eccezionale, le strade con una velocità massima di 80 km / h possono essere autorizzate alla guida. In questo caso il casco è obbligatorio e i minori devono essere accompagnati da un adulto.														* Ma in parte regolamenti comunali, ad esempio in base all'obbligo di assicurazione RACE per il noleggio di ME a Madrid o in generale ad esempio a Palencia, Pozuelo de Alarcón, Benidorm e Mahón.

Fonti:

<https://www.adac.de/rund-ums-fahrzeug/electromobilitaet/elektrofahzeuge/e-scooter/>
<https://www.adac.de/verkehr/recht/verkehrsvorschriften-ausland/e-scooter-regeln-ausland/>
<https://www.bussgeldkatalog.org/e-scooter/#regeln>
<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/STV/Strassenverkehr/elektrokleinstfahrzeuge-verordnung-faq.html>

Assosharing