

CAMERA DEI DEPUTATI
IX Commissione Trasporti, Poste e Telecomunicazioni

Martedì 27 luglio 2021 - ore 14.00

Audizione, in videoconferenza, nell'ambito dell'esame della proposta di legge C.2675 Rosso, recante disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di rappresentanti dell'Associazione sostenitori e amici della polizia stradale (A.S.A.P.S.)

1. Presentazione ASAPS

L'ASAPS, acronimo di Associazione Sostenitori ed Amici della Polizia Stradale, nasce, nel 1991 per iniziativa di un gruppo di appartenenti alla Specialità di Forlì, Cesena, Ravenna e Faenza. Oggi il sodalizio, divenuto in Italia il simbolo stesso dell'impegno a favore della Sicurezza Stradale, conta 10mila soci, tra tutte le forze di polizia, polizie locali e tra la gente comune. I professionisti del settore, riuscirono per la prima volta – in Italia – a parlare fuori dal coro, a dire le cose giuste al momento giusto, iniziando così un cammino di studio e di crescita culturale che in altri stati era già lanciato da tempo. L'ASAPS è oggi presente in tutti gli uffici ed i comandi della Polizia Stradale ed in molti della Polizia Locale, con una struttura di oltre 500 tra referenti provinciali e responsabili periferici. La forza di questa struttura è stata la propria capacità di divenire una vera e propria agenzia, paragonabile – per temi trattati e scientificità dell'approccio alle problematiche – agli uffici ministeriali sorti nel corso degli anni in gran parte dell'Europa e del mondo cosiddetto occidentale. Oggi, i suoi osservatori costituiscono una fonte preziosa di dati e considerazioni, (sulla pirateria stradale, sui contromano, sui bambini coinvolti incidenti stradali, sulle aggressioni fisiche alle divise durante i controlli su strada, su incidenti con plurivittime, su incidenti con coinvolgimento di italiani all'estero, su incidenti con il coinvolgimento di animali, sui lanci sassi, sulle morti in agricoltura per la guida dei mezzi agricoli ed altri) vere sintesi dell'applicazione tra conoscenza pratica del “pianeta strada” e le profonde implicazioni sociologiche che stanno alla base stessa della società moderna, prima tra tutte la necessità di muoversi, per motivi economici o ludici. Insieme a vari soggetti, l'ASAPS ha realizzato in questi anni moltissimi testi destinati alla diffusione della conoscenza, come “*Limiti di velocità? Ecco quelli reali*”, “*L'alcol e la droga alla*



guida”, “*Non bere più del tuo motore*” e “*Gli utenti deboli della strada*”, il Punto sulla patente a punti, affrontando gli argomenti ad un linguaggio diverso, appoggiando e promuovendo importanti iniziative legislative come quella sull'omicidio stradale o proponendo iniziative strategiche come **l'introduzione della numerazione dei cavalcavia autostradali**.

ASAPS collabora da molti anni con campagne di sensibilizzazione con varie emittenti Radio nazionali e fornisce dati aggiornati, utilizzati da tutte le testate giornalistiche, agenzie di stampa e siti internet di settore. La rivista ufficiale di ASAPS è il Centauro ha una tiratura di oltre 10mila copie sul territorio nazionale ed è molto diffusa fra le istituzioni che si occupano di sicurezza. L'ASAPS ha la sua sede nazionale in Forlì, via Consolare, 1 - utenze telefoniche: Tel. 0543/704015; fax 0543/701411.

Ha un proprio sito www.asaps.it, con milioni di visualizzazioni ogni anno - ed una e-mail sede@asaps.it.

2. L'infortunistica stradale con il coinvolgimento dei monopattini

ASAPS è particolarmente orgogliosa nel poter dare nuovamente un contributo al Parlamento ad un nuovo provvedimento in discussione sui veicoli di micromobilità elettrica. Fin dal 2010 abbiamo seguito come Associazione, alcuni episodi avvenuti in alcune città metropolitane, in cui venivano coinvolti i cd “veicoli atipici”, con incidenti e sanzioni molto pesanti per gli utilizzatori. La svolta del decreto ministeriale del giugno 2019 ha permesso all'opinione pubblica di comprendere quale fosse la necessità di regolamentare questi strumenti di mobilità, molto presenti in altri Paesi europei, ma mai regolamentati in Italia. Come ASAPS, da sempre attenti ai temi della sicurezza stradale, proprio perché ci veniva richiesto dai mass-media ma anche dai nostri referenti sul territorio, abbiamo voluto creare un “Osservatorio” dedicato all'infortunistica stradale con il coinvolgimento dei monopattini. Siamo stati i primi in Italia e gli unici a credere che dare una corretta informazione – senza creare allarme – con dati oggettivi e tempestivi, formando una reale fotografia, fosse utile anche al Legislatore per introdurre nuove regole e la riprova è data proprio dai due disegni di legge che sono all'esame del Parlamento, quello oggi in discussione **C. 2675** e quello presentato al Senato **S. 2140** che – a nostro parere - andrebbero subito unificati al fine di non duplicare il lavoro parlamentare.

Partiamo dai sinistri stradali analizzati dall'Osservatorio Monopattini 2020: 125 incidenti gravi in Italia, con un decesso – il primo in Italia - a Budrio a giugno 2020, 11 feriti in prognosi riservata e 49 feriti con prognosi superiore ai 40 giorni. Moltissimi incidenti con feriti non gravi sfuggono naturalmente al nostro Osservatorio, mentre ISTAT da pochi giorni ha presentato i dati ufficiali dell'anno 2020, con 564 sinistri con almeno un monopattino coinvolto, comprensivo di quelli con feriti non gravi, tra questi 33 pedoni investiti e 518 feriti tra conducenti e passeggeri, questi ultimi non autorizzati a salire sul mezzo a due ruote, perché le norme lo vietano espressamente. Emerge anche dai dati, come un terzo dei conducenti coinvolti sia di nazionalità straniera, e ciò potrebbe essere legato all'aumento della diffusione da parte dei rider, soprattutto quelli legati al mondo della distribuzione del cibo a domicilio.

In occasione di questa importante audizione abbiamo già elaborato i primissimi dati del primo semestre 2021, dove si sono avuti tre decessi, l'ultimo a Roma, a giugno, di un 52enne per una caduta autonoma. Erano stati due i decessi nei primi quattro mesi dell'anno, la mamma 34enne di Genova a febbraio e una anziana pedone 88enne, travolta a piedi da un gruppo di monopattinisti a marzo e deceduta dopo alcuni giorni a Milano. Complessivamente ai 46 incidenti del primo quadrimestre si sono aggiunti 19 incidenti a maggio e 20 a giugno, per un totale di 85 sinistri. Alle 18 prognosi riservate dei primi 4 mesi se ne aggiungono altre 6, per un totale di 24. Con l'arrivo della bella stagione, aumenta l'utilizzo del monopattino, e i dati non sono certo allarmanti rispetto al parco circolante, considerato che sono oltre 50 le città italiane (vedi elenco allegato) dove sono attivi servizi di sharing, per un totale, solo nelle 30 principali città di almeno 42.000 veicoli (fonte Assosharing), e complessivamente di almeno 55.000 monopattini a noleggio, con dati in aumento di giorno in giorno. A questi vanno aggiunti decine di migliaia di monopattini privati, che circolano soprattutto nelle grandi città. Va infatti ricordato come siano stati 558.725 i cittadini che hanno ricevuto il "bonus mobilità 2020" (fonte Ministero Ambiente), con almeno il 15% che ha acquistato un monopattino. Parliamo perciò di un parco circolante di circa 140.000 monopattini, con dati in continua crescita. Per cui possiamo certamente affermare che non vi sia un allarme legato alla sinistrosità di questi veicoli, ma certamente fa rumore sulla stampa il coinvolgimento di un monopattino, rispetto alle centinaia di incidenti con auto e biciclette e tutto questo ci ricorda quanto avvenuto qualche decennio fa con i ciclomotori.

Molti incidenti analizzati da ASAPS vedono il coinvolgimento di giovani e giovanissimi, anche di chi non ha ancora compiuto 14 anni, età con cui si può iniziare ad utilizzare il monopattino, con sinistri gravi anche in piccoli centri urbani. Su questo un forte richiamo va fatto ai genitori e a chi cura la patria potestà, per una maggiore vigilanza, dimenticandosi che l'utilizzo del monopattino su strada non può essere considerato alla stregua di un gioco, e ASAPS lo dice dal 2019 a gran voce, visto che poi le sanzioni sono a carico degli stessi genitori.

La regione più a rischio rimane nettamente la Lombardia, con Milano capofila ma anche con altri sinistri in centri più piccoli della regione, con 30 gravi incidenti nel primo semestre, seguita da Veneto, Lazio con il caso di Roma che ha un importante numero di veicoli in circolazione, Toscana, Puglia con Bari in netta crescita nel numero di sinistri e Piemonte.

In 47 casi si trattava di una persona tra i 18 e i 30 anni, in 18 casi i feriti avevano tra i 31 e i 40 anni, in 10 incidenti tra i 41 e i 50 anni, e in 8 casi avevano oltre i 51 anni di età. La principale causa di sinistri è la caduta autonoma, seguita dalla mancata precedenza, oltre all'investimento di pedone, quest'ultima causa in aumento nelle ultime settimane. Aumentano i casi di conducenti ubriachi, e gli incidenti nelle ore serali e notturne, quando purtroppo molti utenti non utilizzano giubbetti retroriflettenti. Complessivamente una situazione che appare anche in miglioramento, considerato l'aumento nel numero di utilizzi nella stagione estiva, ma che necessita di ulteriori regole, soprattutto per i più giovani, troppo spesso esuberanti alla guida e che si considerano invulnerabili a bordo di questo veicolo che offre grandi libertà di movimento. Su questo fronte spiccano gli aumentati controlli, con pattuglie dedicate, da parte delle Polizie Locali con centinaia di sanzioni, come a Roma, Milano, Torino, Genova, Verona. Ma si deve insistere.

3) Le proposte ASAPS al DDL C. 2675

ASAPS intende sottoporre alla Commissione Trasporti alcune proposte che potrebbero migliorare la sicurezza stradale, riducendo il fenomeno dell'impunità che regna tra molti utilizzatori dei servizi in sharing:

1) creazione di una **nuova tipologia di veicolo** nel Codice della Strada, più vicina al ciclomotore e non al velocipede, con l'introduzione del "**targhino**", registrato all'Anagrafe Nazionale dei Veicoli presso il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, in modo



da permettere sempre agli organi di polizia stradale di individuare con certezza proprietario e conducente, in caso di sinistro e di contestazione di violazione alle norme di comportamento; se la collaborazione delle aziende di sharing fornisce una certa sicurezza (anche se sugli abbandoni dei mezzi sui marciapiedi si può certamente fare di più, considerato che spesso le aziende ricorrono ai Giudici di Pace avverso i verbali per divieti di sosta e non sempre forniscono i dati degli utilizzatori), sui veicoli privati siamo molto distanti da individuare proprietario e conducente; è vero che in Europa finora solo la Germania ha introdotto l'obbligo di targatura ai monopattini, ma la Francia – dopo il grave investimento di una ragazza italiana Miriam Segato, a cui va il nostro pensiero, con la fuga delle due conducenti – ha pronto il provvedimento che introduce regole severissime; ma se il conducente tedesco ha l'obbligo della targatura, soggetto che sicuramente ha comportamenti alla guida maggiormente più consapevoli rispetto all'italiano, vuol dire che quella individuazione è necessaria per migliorare le regole sulla strada;

- 2) obbligo per tutti i monopattini di **assicurazione RC per responsabilità verso danni a terzi**; vero che le delibere di Giunta comunale che autorizzano la circolazione sulle proprie strade delle aziende in sharing già oggi impongono la presenza di copertura assicurativa, nulla però si dice nell'attuale panorama legislativo verso analoghi obblighi per i mezzi privati; occorre da subito l'equiparazione tra le due tipologie, altrimenti vi sarà disparità tra chi otterrà un risarcimento (incidente con monopattino in sharing) e chi invece dovrà subire danni materiali e fisici senza ricevere alcun risarcimento (sinistro con monopattino privato);
- 3) limitazione della **velocità a 20 km/h** come correttamente indicato nel DDL;
- 4) creazione di **appositi spazi di sosta riservati ai monopattini** con apposita segnaletica;
- 5) possibilità di utilizzo per i monopattini degli **spazi dedicati alla sosta di motocicli e ciclomotori**;
- 6) **obbligo del casco per i minorenni**, con verifica annuale tramite i dati ISTAT sull'andamento degli incidenti con il coinvolgimento di monopattini, per valutare possibili obblighi negli anni successivi;
- 7) introdurre **norme che obblighino le aziende a migliorare la divulgazione delle norme di comportamento alla guida di monopattini d'intesa con il MIMS e alla collaborazione con gli organi di polizia stradale**, anche per la rimozione dei veicoli abbandonati nella modalità "free floating";

8) la possibilità nelle scuole secondarie di secondo grado, nell’ambito delle lezioni di educazione civica, come previsto dalla Legge nr. 92/2019, e più specificatamente di quanto previsto all’art. 3 comma 2 quando si parla di “**educazione stradale**”, di divulgare le buone regole di comportamento alla guida di mezzi di micromobilità elettrica, anche attraverso lezioni tenute da appartenenti agli organi di polizia stradale e associazioni esperte nella sicurezza stradale.

Nel ringraziare per l’audizione concessa, ASAPS rimane a disposizione della Commissione e di tutti gli Onorevoli per ulteriori approfondimenti.

Forlì, 27 luglio 2021

IL PRESIDENTE
Giordano Biserni

CITTA’ ITALIANE IN CUI E’ ATTIVO UN SERVIZIO DI SHARING DI MONOPATTINI

(Fonte ASAPS – luglio 2021)

1. APRILIA
2. BARI
3. BERGAMO
4. BUSTO ARSIZIO
5. CASERTA
6. CERVIA
7. CESENA
8. CESENATICO
9. FERRARA
10. FIRENZE
11. FIUMICINO
12. FREGENE
13. GOLFO DEL TIGULLIO
14. ISOLA DELLE FEMMINE



15. LA SPEZIA
16. LATINA
17. LECCE
18. LIGNANO SABBIADORO
19. MACCARESE
20. MARCIANISE
21. MESTRE-VENEZIA
22. MILANO
23. MILANO MARITTIMA
24. MODENA
25. MONZA
26. NAPOLI
27. NETTUNO
28. NOVARA
29. OTRANTO
30. PADOVA
31. PALERMO
32. PARMA
33. PESARO
34. PESCARA
35. PIACENZA
36. PISA
37. POMEZIA
38. PONENTE LIGURE
39. PRATO
40. PULSANO
41. RAVENNA
42. RIMINI
43. ROMA
44. SANTARCANGELO DI



ASAPS.it
il portale della Sicurezza Stradale

ROMAGNA
45.SCAURI
46.TARANTO
47.TORINO
48.TORTORETO
49.TRENTO
50.TREVISO
51.VERONA
52.VIAREGGIO