



Nota ANCI sulla micromobilità elettrica

AUDIZIONE INFORMALE (IX Commissione Trasporti Camera dei Deputati)

4 agosto 2021

Lo sviluppo della micromobilità ha avuto un percorso poco lineare con il lancio della sperimentazione prevista dal DM del luglio 2019 attualmente in vigore, ritenuta necessaria vista la nuova tipologia di veicoli introdotti e la condivisione di un modo diverso di vivere lo spazio urbano/stradale, nonché utile per perimetrare al meglio opportunità, i rischi, gli elementi normativi e tecnici da implementare.

Il successivo intervento normativo di equiparazione del monopattino al velocipede, non accompagnata dalla necessaria azione di monitoraggio per introdurre correttivi normativi e regolatori, nonché indicazioni tecniche ai soggetti competenti, in corrispondenza con una esponenziale diffusione di mezzi privati, ha contribuito a consolidare una generale percezione di incertezza e rischio per la sicurezza in ambito urbano, con ripercussioni sui servizi di sharing. Ne è conseguito un adattamento spontaneo di domanda e operatori di mercato, ancor più problematico in una fase di grandi novità per la mobilità ciclopedonale a seguito delle modifiche introdotte nel Codice della Strada, ma non accompagnate – riteniamo – da adeguate misure nazionali di informazione e sensibilizzazione degli utenti “forti” oltre che “deboli” della strada.

Le riforme introdotte, indispensabili per traguardare la mobilità italiana delle nostre città al livello europeo, senza un accompagnamento sul fronte della conoscenza, rischiano da opportunità di tramutarsi in fonte di problemi e danni per le amministrazioni locali.

D'altra parte la micromobilità è una grande opportunità in molti contesti urbani per fornire una alternativa alla copertura soprattutto dell'ultimo miglio degli spostamenti e come efficace complemento all'offerta di mobilità sostenibile pubblica collettiva in generale.

E in quest'ottica che ANCI e il suo Coordinamento degli Assessori alla Mobilità sostenibile intende contribuire al confronto con il Governo e il Ministero per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili da un lato e gli operatori del settore dall'altro, a partire dai fabbisogni e dalle esperienze maturate negli ultimi mesi nelle città, avvalorate dai dati finora raccolti sulla diffusione dei servizi di sharing, avanzando le seguenti proposte sui principali punti oggetto di discussione anche a livello parlamentare. Le posizioni non hanno in alcuni casi una totale condivisione: in verde le misure più condivise, in giallo quelle mediamente condivise, in blu quelle meno condivise.

BOX MISURE MAGGIORMENTE CONDIVISE

- 1) Limitazione velocità massima – la maggior parte dei Comuni chiede la limitazione della velocità da 25 almeno a 20 km/h o 15 km/h, con l'avvertenza che – con una maggiore riduzione - si potrebbe verificare una differenza pericolosa tra la maggiore velocità degli altri veicoli presenti sulla medesima carreggiata e i monopattini. Inoltre il controllo del limite di velocità per i molteplici e crescenti monopattini privati e commercializzati andrebbe effettuato o sul piano tecnico dai produttori o per legge.

<p>Alla limitazione della velocità massima si segnala la necessità di aumentare la velocità minima (utilizzata nelle aree pedonali) dai 6 km/h attuali almeno a 10 km/h, per consentire una maggiore stabilità del mezzo.</p>
<p>2) <u>Sosta</u> – è uno dei temi più cari alle amministrazioni locali ma anche uno di quelli che condiziona negativamente la percezione dei cittadini per l’impatto che una sosta non regolamentata e selvaggia ha sulla qualità degli spazi urbani. La posizione uniformemente condivisa dall’ANCI è: divieto di utilizzo dei marciapiedi per la sosta al di là della dimensione degli stessi, utilizzo degli stalli per bici e monopattini, favorito dall’ausilio della georeferenziazione per consentire lo sblocco solo dei mezzi parcheggiati correttamente o attribuendo una penalità tariffaria a chi non parcheggia adeguatamente, risorse ai Comuni per realizzare stalli e rastrelliere.</p>
<p>3) <u>Utilizzo giorno/notte e indicatori di direzione</u> – la maggior parte dei Comuni ritiene che sia assolutamente dannoso il limite di utilizzo diurno dei monopattini, che danneggerebbe la funzione di copertura degli spostamenti casa scuola e soprattutto casa lavoro. In tal senso la proposta è di lavorare congiuntamente a produttori e operatori all’accensione automatica e costante delle luci e al consolidamento dell’installazione di indicatori di direzione, molto utili per la segnalazione della svolta in sicurezza, senza togliere le mani dal manubrio, oltre all’utilizzo di giubbottini ed altri elementi catarifrangenti.</p>
<p>4) <u>Azioni di informazione e sensibilizzazione</u> – anche questa misura intesa come attenzione da parte di tutti i soggetti coinvolti, in primo luogo del Governo, e diretta agli utenti tradizionali e predominanti della strada come gli automobilisti, ma anche ai pedoni piuttosto che ai ciclisti e ai monopattinisti, sulla fruizione consapevole e sulle regole della mobilità e con misure di rallentamento della velocità a livello urbano, anche attraverso il coinvolgimento degli operatori di sharing, come già avviene oggi con fruizioni di tutorial sulla conduzione e sul comportamento in strada con il mezzo, anche tramite le piattaforme/apps degli operatori.</p>
<p>5) <u>Linee guida ai Comuni e criteri selettivi offerta</u> - con un set di elementi minimi condivisi qualitativi per la selezione degli operatori di sharing e l’attivazione del servizio (numero operatori e regole, viabilità, sosta, assicurazione, ecc.). Questa proposta è oggetto di un lavoro coordinato di ANCI previsto per il prossimo settembre 2021.</p>

BOX MISURE MEDIAMENTE CONDIVISE

<p>1) <u>Introduzione del casco per utenti > di 18 anni</u> – è considerato da molti un elemento di sicurezza da promuovere e incentivare – soprattutto nell’utilizzo privato del mezzo – ma da non rendere obbligatorio nel caso dei servizi di sharing per le difficoltà connesse alla gestione dello stesso e agli spazi ridotti, con la conseguente disincentivazione del servizio. D’altro canto permane la possibilità dei Comuni di decidere autonomamente con singole ordinanze sulla obbligatorietà sul proprio territorio. La reticenza principale a introdurre tale obbligo è legata alla facile trasposizione della misura alla bicicletta.</p>
<p>2) <u>Obbligo assicurazione</u> – la maggior parte delle amministrazioni ha già introdotto l’obbligo in capo agli operatori di assicurazione tramite le manifestazioni di interesse per l’attivazione dei servizi di sharing. Il problema come per altre misure è l’estensione ai monopattini privati. Le proposte potrebbero essere valutate con una percentuale al momento dell’acquisto automatica per la copertura assicurativa obbligatoria, oppure come elemento incentivato a tutela personale, su cui l’offerta delle compagnie e delle aziende bancarie si sta già muovendo.</p>
<p>3) <u>Possesso patente</u> – Il possesso di un qualsiasi livello di patente è una delle condizioni abilitanti che si sta dibattendo a livello centrale e locale, come alternativa al superamento obbligatorio di un test di accesso sulle regole inerenti la circolazione stradale. È comunque assodato che, anche alla luce di mutate abitudini, forme di mobilità e regole del Codice, al fine di favorire la sicurezza stradale, la condivisione degli spazi e un cambio di mentalità, è auspicabile da parte dei Comuni una maggiore attenzione al tema della formazione / informazione, soprattutto rivolta agli utenti “forti”.</p>

BOX MISURE MENO CONDIVISE

- 1) Limitazione potenza - in merito alla riduzione di potenza nominale di tali dispositivi da 500 W, attualmente per i monopattini, a 250 W potenza oggi usata per le biciclette a pedalata assistita, ai fini dell'omologazione, ci è già stato un primo approfondimento tecnico da cui emerge che per le bici la pedalata supporta la propulsione elettrica, nel caso del monopattino una riduzione potrebbe creare problemi in termini di stabilità, pesi e struttura, soprattutto nelle riprese e in condizioni di pendenza della strada.
- 2) Introduzione obbligo targa - Parimenti al casco, l'introduzione della targa pone diverse difficoltà concrete di realizzazione. La proposta alternativa già attuata in molti Comuni e da molti operatori è quella di identificare il singolo mezzo con un codice identificativo univoco ben visibile sul monopattino.

In generale, tutte le amministrazioni ribadiscono con forza la necessità, nell'intero ambito della mobilità, di una maggiore attenzione alla sicurezza stradale e alla sensibilizzazione dei diversi utenti con iniziative di comunicazione, informazione e formazione orientate non soltanto al rispetto delle regole - spesso di nuova introduzione - per tutti gli utenti della strada dal pedone all'automobilista, ma anche ad indurre un cambiamento di comportamento e di cultura nel nostro Paese, a partire da investimenti mirati in tal senso nelle scuole soprattutto superiori.