ASSOSHARING
Associazione Nazionale Sharing Mobility

Audizione IX Commissione della Camera dei Deputati del 27 Settembre 2021

nell'ambito dell'esame del D.L. n. 121/2021, C. 3278 Governo, recante: Disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale, per la funzionalità del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, del Consiglio superiore dei lavori pubblici e dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

Matteo Tanzilli - Presidente
Alessio Raccagna - Vicepresidente

Associazione Assosharing - Via Margutta 83, 00187 Roma - CF 96465060588 - mail. segreteria@assosharing.org www.assosharing.org

Relazione introduttiva

Bisogna osservare come tutti gli incidenti che coinvolgono monopattini in Italia riguardano mezzi privati e non la sharing mobility. Quest'ultima nel 2020 ha prodotto 7,4 milioni di corse con zero decessi. Lo sharing si presenta le realtà più sicure in assoluto su strada: i mezzi sono dotati di gps, assicurazione e regolatore di velocità da remoto che non permette manomissioni. I dati Istat, relativi al 2020, indicano invece un riscontro ben più drammatico negli altri ambiti: 175 decessi in bici, 59 tra i ciclomotori, 596 tra i motocicli, 1.1018 tra le automobili e 409 tra i pedoni mentre, nello stesso anno, si è registrato 1 decesso su monopattino privato. E' quindi prioritario aumentare e rafforzare la sicurezza stradale a beneficio di tutti, operatori e utenti. Ma per raggiungere l'obiettivo bisogna puntare anche sugli investimenti in infrastrutture dedicate per rendere più sicuro questo settore in grande crescita. In Italia i PUMS - piani urbani della mobilità sostenibile in programmazione sono circa 2600 km in 22 città.

Siamo, invece, indietro a livello di controlli sulle strade e in particolare sui mezzi privati. **In italia ci sono 42 mila monopattini in sharing, che rappresentano circa il 10% del parco circolante (mezzo milione)**. Ciò significa che l'ampia maggioranza è costituita da mezzi privati. Puntare sui controlli è quindi fondamentale, in quanto si tratta di un settore in crescita progressiva ed esponenziale. Tra settembre 2020 a settembre 2021, secondo i dati Fluctuo, la micromobilità è aumentata del 32%, a livello di corse, nelle maggiori città italiane. Dati che dovrebbero essere accolti con favore ed entusiasmo, proprio in una fase in cui il tema centrale sembra risiedere nella sostenibilità ambientale.

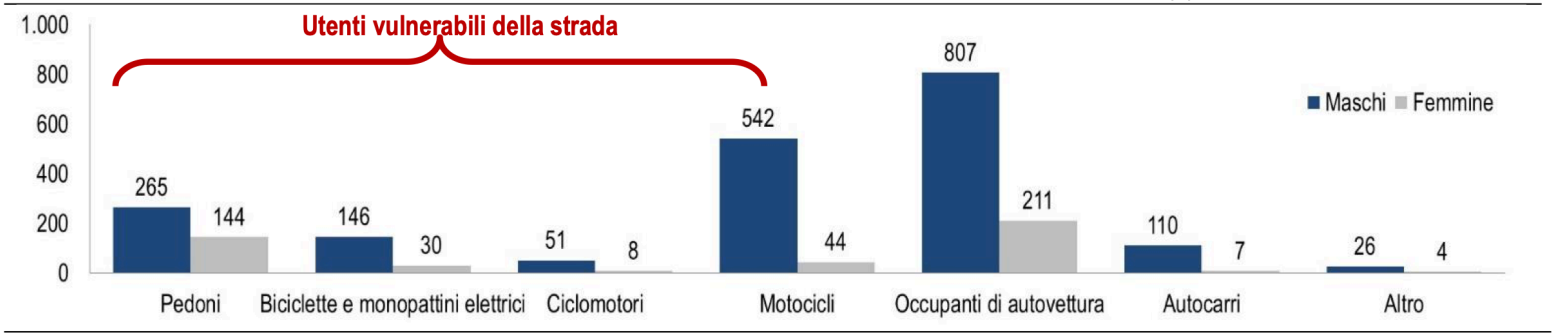
L'Italia è purtroppo il secondo Paese europeo in quanto ad auto per numero di abitante e, non a caso, Roma e Milano annoverano il doppio delle auto rispetto a Londra e Parigi. Per invertire questo trend, bisogna puntare sulla sharing mobility, non disinvestire su di un settore che ha creato oltre 2mila posti di lavoro soprattutto tra i giovani e che si colloca all'avanguardia in materia di transizione ecologica. Un conto è aumentare i controlli, un altro bloccare appunto la transizione verso la mobilità dolce e strozzare un intero settore, dirottando le risorse verso gli operatori di altri Paesi europei. In questo senso, il Pnrr è un'opportunità che non possiamo e non dobbiamo vanificare. Magari traendo spunto dalle migliori prassi degli altri Paesi europei. Si potrebbe, ad esempio, partire dal modello di Parigi, che ha investito 300 milioni negli ultimi cinque anni con la creazione di 1400 km di nuove piste ciclabili e di diecimila parcheggi dedicati alla mobilità dolce, rendendola la prima città europea per questa tipologia di mobilità.

Per quanto concerne la regolamentazione, l'Italia già si configura come l'unico Paese in Europa che prevede l'obbligatorietà del casco per i minorenni. Siamo dinanzi un vero e proprio unicum, che verrebbe moltiplicato se si abbracciasse l'idea di adottare il casco obbligatorio anche per i maggiorenni. Il combinato disposto di questi fattori andrebbe a relegare l'Italia in un angolo, rendendola sempre più marginale in termini di sostenibilità e determinando pesanti fughe di investimenti e una consistente contrazione occupazionale.

Assosharing vuole essere proattiva per accompagnare cambiamenti così importanti che riguardano le nostre città. Per questo non siamo fermi e non lesiniamo proposte. Tutto ciò perché riteniamo che le trasformazioni in atto e il percorso verso città più sostenibili siano processi che vadano gestiti e accompagnati, ma non certamente bloccati condannando l'Italia al ruolo di fanalino di coda.

Incidentalità ISTAT 2020

FIGURA 10. MORTI IN INCIDENTE STRADALE PER TIPO DI UTENTE DELLA STRADA E GENERE (a). Anno 2020, valori assoluti



(a) Sono inclusi nella categoria Autocarri e motrici: Autocarri, Autotreni con rimorchio, Autosnodati o autoarticolati, Veicoli speciali, Trattori stradali o motrici. Sono inclusi nella categoria Altri utenti della strada: Autobus o filobus in servizio urbano, Autobus di linea o non di linea in extraurbana, Tram, Macchine agricole, Motocarri e motofurgoni, Veicoli a trazione animale o a braccia, Veicoli ignoto perché datisi alla fuga, Quadricicli.

Proposte

1) **Limitazione della velocità massima a 20 km/h;**
2) **Innalzamento della velocità massima nelle aree pedonali a 10Km/h;**
3) **Obbligo di assicurazione per i monopattini;**
4) **Identificazione del mezzo con codice univoco ben visibile;**
5) **Casco obbligatorio per i soli minorenni in linea con l'Europa;**
6) **Awareness sicurezza in App per gli operatori sharing: tutorial obbligatorio in App informativo sul corretto utilizzo mezzo, organizzazione di campagne di educazione a carico degli operatori, assistenza per gli utenti e numero dedicato h24 dedicato alle amministrazioni e obbligo di acquisizione foto al termine di ogni corsa per la verifica del corretto parcheggio;**
7) **Creazione di linee guida uniformi e "*toolkit*" destinati ai Comuni per rendere omogenee le procedure ad evidenza pubblica.**
8) **Maggiori investimenti degli operatori in tecnologia per parcheggi più accurati;**
9) **Investimenti in migliorie costruttive (es. frecce) per i nuovi mezzi entro 18 mesi;**
10) **Maggiori investimenti in infrastrutture dedicate come piste ciclabili e parcheggi dedicati da parte delle amministrazioni;**
11) **Introduzione del concetto di veicolo in condivisione con inserimento art. 84-bis CdS "Locazione senza conducente in condivisione, cd.sharing".**

Relazione illustrativa

La micro-mobilità oggi in Italia

A giugno 2021, in Italia sono attivi circa **42.000 monopattini elettrici in sharing**, gestiti da 10 operatori in oltre **40 città**, in collaborazione con le relative Amministrazioni Comunali. Il settore, formato per lo più da start-up innovative, dà lavoro a **oltre 2000 posti di lavoro in Italia**, per lo più giovani, e ha prodotto sinora **investimenti nel nostro paese per circa 50 milioni di euro, che sono però a rischio qualora l'uso della micromobilità venga disincentivato**.

La maggior parte dei mezzi presenti sulle strade in Italia sono tuttavia privati. Anche in virtù del bonus fiscale che incentiva l'acquisto di tali mezzi, infatti, **i monopattini elettrici privati sono oltre 500.000**. Ne vengono venduti circa 230.000 ogni anno, con un trend in continuo aumento. Vi è però una **differenza in termini di qualità, robustezza e sicurezza del veicolo**: un monopattino privato ha un costo medio di circa 300€, mentre il valore di un mezzo messo a disposizione dagli operatori dello sharing è di 800/1.000€, essendo dotato di doppi freni, ruote più grandi, e varie altre migliorie.

Nel 2020, nonostante i lockdown dovuti alla pandemia, il settore ha registrato **oltre 7 milioni di noleggi**, a testimonianza dell'interesse dei cittadini in questo nuovo tipo di mobilità, usato in ambito urbano soprattutto per brevi spostamenti al posto dell'autovettura e come soluzione di primo/ultimo miglio per spostamenti interconnessi con il trasporto pubblico.
Oltre che dai numeri di utilizzo, un valutazione positiva del servizio si può evincere dal giudizio degli utenti, che su tutte le varie app hanno espresso mediamente un **tasso di soddisfazione molto alto**, e da quello delle Amministrazioni Comunali, considerando che nessuna ha mai interrotto il servizio, mentre sempre in maggior numero decidono di avviarlo, e che la collaborazione fra operatori, ANCI e Comuni è costante. Gli operatori dal canto loro hanno sempre garantito sia una **solida affidabilità gestionale**, con almeno il 90% della flotta autorizzata disponibile e quindi fruibile da parte della cittadinanza, sia **costanti investimenti**, ad esempio sull'aggiornamento dei monopattini verso una tecnologia con batteria *intercambiabile*, nell'utilizzo di mezzi elettrici e cargo-bike per le attività logistiche, o nella sperimentazione di sistemi di multimodalità, offrendo anche biciclette a pedalata assistita o altri mezzi elettrici.
Complessivamente, è un settore che può vantare non solo risultati in termini di mobilità, ma anche di sostenibilità: soltanto considerando le corse effettuate, si può stimare infatti **circa 2 milioni di kg di CO_2 risparmiati** rispetto a quella emessa per percorrere gli stessi chilometri con un autoveicolo di media cilindrata.
Infine, con l'obiettivo di sensibilizzare l'utenza all'utilizzo della mobilità sostenibile e formarla sulle corrette norme di circolazione e sosta, si segnala che gli operatori hanno complessivamente organizzato oltre **100 corsi di guida e altre attività formative** nelle varie città. I mezzi di micromobilità condivisa sono veicoli costantemente monitorati dai gestori. Dispongono di tecnologie avanzate, che a titolo esemplificativo permette di:

- Controllare la velocità, limitandola automaticamente in zone scelte

- Controllare il parcheggio con zone virtuali in cui viene inibito, obbligato o incentivato il parcheggio controllato attraverso il segnale GPS di monopattino e cellulare degli utenti

Il numero di mezzi di micromobilità condivisa in Italia, infine, è inferiore rispetto agli altri stati europei, segno che la conversione all'uso di mezzi di mobilità dolce va ulteriormente incentivato.

La micro-mobilità oggi all'estero

La regolamentazione italiana è assolutamente in linea con quella dei principali paesi europei, se non addirittura più restrittiva, anche relativamente agli argomenti più controversi come l'obbligo di casco, targa o assicurazione. Dai dati FERSI 2020 si evince:

	Italia	Austria	Belgio	Czech	Danimarca	Germania	Finlandia	Francia	Ungheria	Norvegia	Polonia	Portogallo	Spagna	Svezia	Svizzera
Età minima di utilizzo	**14**	12	NO		15	14	NO	12	NO	NO	NO	16	NO	NO	14
Velocità massima (km/h)	**25**	25	25	25	20	20	25	25	NO	20	25		25	20	20
Targa	**NO**	NO	NO	NO	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Assicurazione	**NO**	NO	NO	NO	NO	SI	NO	SI	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO
Casco obbligatorio (età)	**<18**	12	NO	<18	NO	NO	NO	NO	NO	NO	NO		NO	<15	NO

- Nessun paese richiede l'obbligo del casco, se non per i minorenni.
- Soltanto Francia e Germania prevedono l'obbligo di copertura assicurativa.
- La Germania, inoltre, è l'unico paese a richiedere l'identificativo unico per veicolo.

Proprio in Germania, peraltro, i dati statistici sugli incidenti del 2020 sono simili a quelli italiani, evidenziando che i monopattini non sono più pericolosi delle bici: gli incidenti che coinvolgono i monopattini hanno rappresentato meno dell'1% di tutti gli incidenti veicolari con lesioni personali nel 2020. Il primo anno completo di dati raccolti sugli incidenti legati ai monopattini ha mostrato che solo 2.155 (lo 0,8% dei 264.000 incidenti) è avvenuto con lesioni personali, mentre circa 91.500 incidenti (con lesioni personali) sono avvenuti in bicicletta.
Anche l'Agenzia dei Trasporti svedese dichiara che l'attuale obbligo del casco fino ai 15 anni è sufficiente.

ASSOSHARING
Associazione Nazionale Sharing Mobility

Considerazioni sulla mobilità dolce

I mezzi di micromobilità in sharing sono costantemente monitorati dai gestori e dalle amministrazioni comunali e dotati di avanzati sistemi di controllo oltre che dalle stesse amministrazioni. Tutti sono dotati di un GPS e di una scheda dati in grado di rilevare costantemente la posizione e la velocità del mezzo, tramite sistemi di intelligenza artificiale, inoltre il sistema gestionale regola la velocità zona per zona (con la capacità di ridurla in automatico nelle aree pedonali) ed anche il parcheggio è inibito laddove espressamente vietato dalle norme comunali. Tutti i dati possono essere condivisi in tempo reale, anonimizzati nel rispetto delle norme GDPR, per poter avere una costante tracciabilità dei flussi di mobilità in città. In aggiunta a tutto questo, vari operatori hanno anche implementato varie metodologie per monitorare lo stile di guida del passeggero e per valutare lo stato psico-fisico prima dell'avvio della corsa. Infine, le aziende che offrono i servizi di sharing effettuano costante manutenzione del parco veicolare con frequenza molto maggiore rispetto a tutti gli altri tipi di veicoli privati. Tutti questi dettagli dimostrano come in realtà la micromobilità in sharing possa rappresentare un'opportunità per testare tecnologie che se esportate sui normali veicoli come moto e auto determinerebbero un drastico calo degli incidenti su base annua.

1. **Incidentalità dei monopattini.** Un altro falso mito è quello riguardante gli incidenti stradali che vedano coinvolti monopattini elettrici. Anche in questo caso, nonostante il pregiudizio parli di mezzi poco sicuri, la realtà dei dati è ben diversa. Secondo l' "Osservatorio Monopattini" attivato da ASAPS, nel 2020 sono stati 123 gli incidenti gravi con monopattini elettrici. Di questi, c'è stato 1 decesso (un utilizzatore di un mezzo privato). Per fare un confronto, nello stesso anno sono deceduti per incidente stradale 253 ciclisti, 1.411 conducenti e passeggeri di autovetture, e 698 motociclisti. I dati testimoniano semplicemente che l'incidentalità ovviamente cresce con l'aumentare dell'utilizzo di un determinato mezzo di trasporto. Infatti, ad esempio, il dato dell'incidentalità su bicicletta è in crescita del 15%, ma la quota di spostamenti giornalieri totali effettuati su bicicletta è stata di circa il 25%, anch'essa in aumento. (Fonte: Isfort)
   Inoltre, secondo l'Osservatorio, la principale causa di questo tipi di sinistro è la caduta autonoma dovuta a ribaltamento senza urto contro ostacoli fissi o altri veicoli, quindi dovuta a distrazione alla guida o inesperienza del guidatore, ma anche alla cattiva manutenzione stradale di molte arterie cittadine, con buche ed avvallamenti che non facilitano certamente l'utilizzo di un veicolo con ruote piuttosto piccole, soprattutto nel caso dei mezzi privati. Non c'è alcuna evidenza di un tasso di incidentalità maggiore. Nello specifico, secondo uno studio avviato dall'Osservatorio della sharing mobility, **il tasso di incidentalità in Italia dei monopattini elettrici è dello 0,005%**, ossia un incidente ogni 25.000 corse. Il numero di incidenti in cui sono stati coinvolti i mezzi di micromobilità

Categorie dei veicoli	Morti	Feriti
Auto con cilindrata imprecisata	766	48.612
Motocicli	528	25.536
Auto da 1001 a 1300 cc	210	16.876
Biciclette	169	13.229
Autocarri con peso imprecisato	107	4.364
Auto da 1501 a 1800 cc	89	7.296
Auto da 1301 a 1500 cc	84	9.629
Motocicli con passeggero	83	6.421
Auto da 1801 a 2000 cc	75	5.721
Auto fino a 1000 cc	72	6.409
Ciclomotori	62	6.896
Autosnodati o autoarticolati	37	423
Auto oltre 2000 cc	28	1.776
Trattori agricoli	13	117
Autocarri con peso totale oltre 35 q.li	11	263
Motocarri o motofurgoni	10	153
Veicoli ignoti perche' datisi alla fuga	8	421
Veicoli speciali	7	534
Biciclette elettriche	6	243
Altri veicoli coinvolti	5	956
Auto di soccorso o di polizia	4	770
Autobus o filobus in servizio urbano	4	597
Autobus di linea o non di linea in extraurbana	4	527
Quadricicli	4	362
Tram	3	55
Trattori stradali o motrici	3	65
Auto pubbliche	2	257
Monopattini elettrici	1	551
Auto con rimorchio	-	53
Autocarri con peso totale sino a 34 q.li	-	79

in sharing **è in linea con quello quello di velocipedi**: il tasso di incidentalità in Italia dei monopattini elettrici è dello 0,005%, mentre quello dei velocipedi è dello 0,003%.

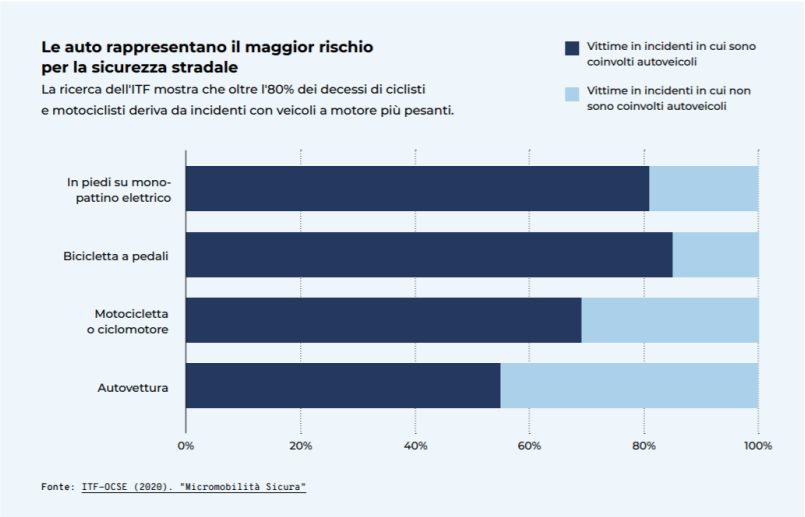
Peraltro, anche dai dati ISTAT del 2020 si evince che la gravità degli incidenti che coinvolgono i monopattini è persino minore rispetto agli altri mezzi. Considerando il tasso di decessi rispetto agli incidenti con feriti si ha:

- monopattini 0,18%
- ciclomotori 0,9%
- biciclette 1,2%
- motocicli 2%

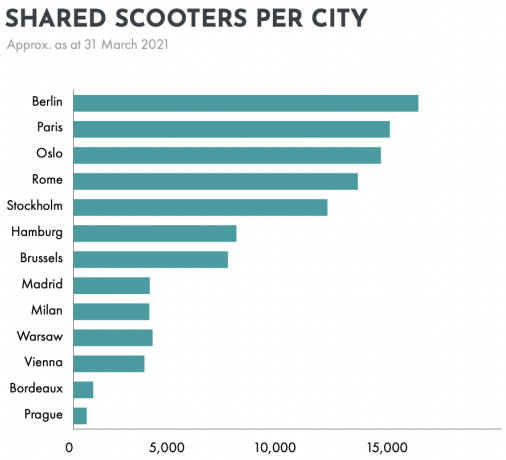
Il dato è confermato anche da studi autorevoli come quello dell'International Transport Forum, che ha evidenziato come un viaggio in auto o moto in una densa area urbana ha una probabilità molto maggiore di causare incidenti mortali. Di conseguenza, lo studio sostiene che incentivare i cittadini ad usare mezzi di micromobilità al posto di veicoli a motore rende le città più sicure in virtù della minor massa e velocità di percorrenza. In generale, la probabilità di evento fatale alla guida di un monopattino risulta essere la stessa di quella alla guida di una bicicletta e nella stragrande maggioranza dei casi è dovuta all'eccessiva velocità degli auto/motoveicoli.

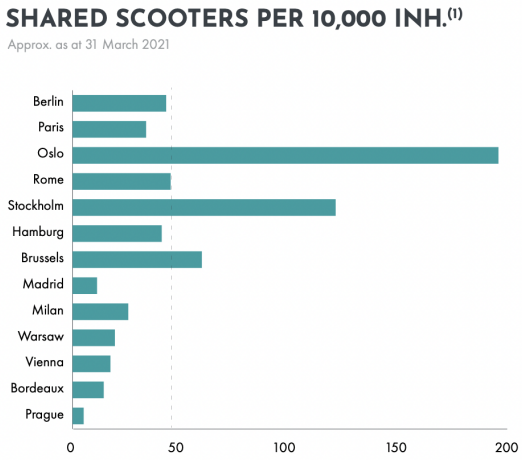
Per altro, un articolo pubblicato dalla prestigiosa rivista internazionale Injury Prevention, attesta che il rischio per ciclista e pedone (e per estensione guidatore del monopattino) è inferiore quando ci sono più veicoli leggeri in circolazione. Per 6 diverse serie di dati, è stata trovata una correlazione confrontando dati di diversi paesi, di diverse città nello stesso paese, i tassi di infortunio e la quantità di mezzi leggeri nel tempo. Questa relazione, chiamata "Regola della Crescita", mostra come al raddoppiare dell'uso della micromobilità, il tasso di infortuni diminuisce del 34%. Al contrario, se la mobilità leggera si dimezza il rischio aumenta del 52%.

Anche lo stesso ITF ha calcolato il rischio di mortalità per i monopattini elettrici e ha rilevato che è uguale a quello per le biciclette e ben al di sotto di quello della guida di una moto, ribadendo inoltre che uno spostamento in auto o in moto in aree urbane dense ha molte più probabilità di provocare la morte di un utente della strada rispetto a uno spostamento in bicicletta o con i monopattini elettrici .



2. **Numero monopattini in sharing in strada.** Da più parti si sostiene che vi siano troppi monopattini nelle città italiane e una certa narrativa contraria ha parlato addirittura di “invasione”. Tuttavia, i dati dimostrano che, per quanto riguarda i servizi di sharing, non solo questi sono attivi soltanto in un piccolo numero di comuni (40), ma, all’interno di queste, **le flotte sono nettamente inferiori rispetto alle altre città europee** (come dimostra la tabella sottostante presa da European Shared Mobility Index, April 2021).





Peraltro, si segnala che un servizio come quello del noleggio di mezzi di micromobilità acquisisce una piena funzionalità ed efficacia quando il cittadino riesce facilmente e frequentemente a trovare un mezzo disponibile nelle vicinanze, perdendo altrimenti gran parte della sua stessa ragion d’essere. Pertanto, con l’evolversi del quadro normativo e l’aumentare della formazione ed abitudine a questi mezzi per utenti e non-utenti, si dovrebbe considerare di aumentare le flotte disponibili per portarle a cifre di densità simili a quelle della altre città europee e poter coprire anche le aree più periferiche delle città, tipicamente più dipendenti dalle autovetture.
Lo stesso Polis Network, segnala come sia di primaria importanza lo sviluppo delle infrastrutture per migliorare la sicurezza della mobilità leggera - gran parte degli incidenti avviene infatti nello scontro con un mezzo pesante come le auto.
Anche studi effettuati negli USA tra il 2017 e il 2018 hanno dimostrato che l'80% degli incidenti mortali con i monopattini elettrici ha coinvolto automobili: JAMA Netw Open (2019) ha dimostrato che in città com Austin e Los Angeles, tali incidenti con le auto avvengono per il 70% di giorno e che il 60% avviene agli incroci.

3. **Monopattini privati:** Risulta altrettanto evidente la necessità di una stretta nei confronti del settore privato, che non gode dello stesso livello di sicurezza e di controllo a cui lo sharing è sottoposto. Basti pensare che mentre gli operatori di sharing devono certificare il rispetto dei requisiti normativi durante le procedure di selezione, esiste una moltitudine di mezzi privati che non è sottoposta ad alcun controllo. Non di rado si riscontra addirittura la presenza di mezzi manomessi o comunque con potenze nominali al di sopra dei 500W ammessi. Inoltre, i mezzi in sharing sono sottoposti ad attività di manutenzione e controllo costante, mentre i mezzi privati, già in origine di minore qualità, vedono compromettere la qualità di freni e altri sistemi di sicurezza nel giro di pochi mesi. Gli utilizzatori privati, in aggiunta, non sono nemmeno sottoposti ad obbligo assicurativo.

   Non è infatti un caso che tutte le maggiori problematiche di sicurezza riscontrate finora abbiano riguardato proprio il comparto degli utilizzatori privati. Mentre i dati sul comparto sharing presentano addirittura tassi di incidentalità inferiori agli altri veicoli presenti su strada. Un primo passo importante sarebbe bloccare la vendita di ogni monopattino che superi la potenza nominale ammessa dalla normativa e intensificare i controlli su quelli in circolazione, al fine di ridurre i rischi più marcati per l'intero comparto.

DETTAGLIO PROPOSTE

In merito alle osservazioni del Ministero, riguardo **SICUREZZA STRADALE, DECORO URBANO, CORRETTO UTILIZZO DEI MONOPATTINI**, gli operatori del settore avanzano le seguenti proposte che sono pronti a mettere in atto con la collaborazione di Comuni e Ministero.

SICUREZZA STRADALE:

- Creare una normativa completa, organica e permanente, in sostituzione dell'attuale regime di "sperimentazione", anche al fine di dare stabilità e certezze al settore, indispensabili per pianificare investimenti sia in termini di risorse che di tecnologie.
- Nel realizzare ciò, è essenziale confermare ed armonizzare l'equiparazione normativa fra monopattino elettrico e bicicletta (Legge n.8 del 28 febbraio 2020), creando una regolamentazione omogenea che disciplini tutti i mezzi di micromobilità, facilitando l'educazione e l'apprendimento dei cittadini.
- Riduzione delle velocità massima di circolazione per i monopattini, abbassandola da 25km/h a 20km/h, al fine di diminuire potenziali rischi e migliorare il controllo del mezzo durante la guida.
- Inserimento di note informative in-app obbligatorie con un tutorial che illustri all'utente le regole più importanti sul corretto utilizzo del servizio.
- Conferma dell'obbligo di casco per i minori.
- Inserimento dell'obbligo di luci di posizione anteriori e posteriori costantemente accese durante la corsa.
- Inserimento del numero identificativo mezzo per i veicoli adibiti al servizio in sharing.
- Inserimento di miglioramenti costruttivi (con tempistiche congrue alle necessità di progettazione delle nuove linee di veicoli[1]) contestualmente a un piano di rinnovo del parco circolante al termine della durata della vita dei mezzi attualmente in circolazione, al fine di ridurre al minimo l'impatto ambientale del rinnovo delle flotte.
- Innalzare il limite di velocità massima nelle aree pedonali a 10 Km/h. Attualmente, la velocità massima consentita per i monopattini nelle aree pedonali è di 6 Km/h e rappresenta un pericolo, poiché trattandosi di un veicolo con 2 ruote in linea ad una velocità così bassa il conducente non ha un equilibrio sufficientemente stabile da avere il pieno controllo del mezzo.
- Organizzare campagne di sensibilizzazione e attività di formazione tramite un fondo dedicato all'educazione stradale sulla micromobilità: ogni Comune può chiedere agli operatori in sharing un investimento rendicontato fino a 5€ per veicolo all'anno, con coinvolgimento diretto del Ministero dell'Istruzione per corsi di guida sicura all'interno delle scuole superiori.

[1] generalmente, per progettare e mettere sul mercato un nuovo modello di monopattino, sono necessari tra i 12 e i 18 mesi.

DECORO URBANO e INFRASTRUTTURE DEDICATE:

- Inserimento di informazioni sulle regole di parcheggio locali fornite via app all'utente.
- Obbligo di acquisizione di foto di fine corsa da parte dell'utente, per verificare il corretto parcheggio.
- Occorre chiarire la disciplina in merito alla sosta dei mezzi e incentivare i Comuni alla creazione di parcheggi dedicati per i mezzi in sharing, siano essi biciclette o monopattini, con una sufficiente densità equivalente ad una postazione ogni 100m in base all'esperienza raccolta. Laddove la densità non sia garantita, i punti di parcheggio non devono essere intesi come gli unici punti di fine corsa ma devono rappresentare un'opzione preferenziale per gli utilizzatori, attraverso formazione e educazione. I dati di simili esperienze confermano i risultati positivi. Ad esempio, nella città di Parigi dove il parcheggio è gestito solo con stalli dedicati presenti ogni 100m, si ha un dato di oltre il 95% di parcheggi effettuati correttamente.
- Investire nella realizzazione di maggiori piste ciclabili e parcheggi dedicati, possibilmente in sede propria, al fine di garantire una circolazione sicura ai mezzi della micromobilità.
- Attivazione di un servizio clienti 24/24 di ogni operatore per segnalare monopattini parcheggiati male e numero dedicato all'amministrazione di pronto intervento.
- Al fine di garantire una diffusione controllata le Amministrazioni devono affidare il servizio di sharing solo tramite procedura ad evidenza pubblica, indicando il numero massimo di mezzi e di operatori, oltre agli altri obblighi già previsti per legge.

Disincentivi all'adozione della mobilità green con l'introduzione dell'obbligo del casco

L'introduzione dell'obbligo del casco per tutti i cittadini, oltre a rappresentare un *unicum* a livello europeo, perlopiù considerando che in tutta Europa i monopattini sono una realtà affermata e consolidata, porterebbe ad una drastica diminuzione dell'utilizzo di un mezzo di mobilità sostenibile che si è rivelato particolarmente apprezzato dai cittadini italiani. Ad esempio, in Australia l'obbligo di casco per le biciclette ha portato ad una riduzione di oltre il 30% dell'utilizzo del mezzo.
Gli operatori sharing sono favorevoli a confermarlo per i minori, mentre se esteso ai maggiorenni esso rappresenterebbe un forte disincentivo all'utilizzo dei servizi in sharing, comporterebbe un rischio igienico, e sarebbe un elemento totalmente esposto ad furti ed atti vandalici. Inoltre, nessun altro paese europeo prevede un tale obbligo e questa discrepanza tutta italiana porterebbe inevitabilmente le aziende a concentrare gli investimenti in altri paesi, mettendo a rischio il settore dello sharing che in Italia conta complessivamente circa 2.000 posti di lavoro.
Le difficoltà sopra menzionate sono difficilmente sormontabili: diverse società di sharing hanno sperimentato alcune soluzioni tecnologiche finalizzate all'utilizzo del casco, tuttavia i risultati dei test condotti non sono incoraggianti:

- Brisbane: Su una flotta di 500 monopattini, i caschi sono stati posizionati su 100 monopattini al giorno. Si è notato che per ottenere il 50% della flotta con il casco presente, la società ha dovuto posizionare ogni giorno 100 caschi, perché gli stessi venivano costantemente rubati o vandalizzati. Ciò ha portato ad una spesa di circa 400.000$ l'anno in caschi senza avere tra l'altro la flotta al completo. Si è inoltre notato come i monopattini senza il casco fossero maggiormente utilizzati di quelli con il casco.

- Nottingham: la società di sharing operante nella città ha equipaggiato l'intera flotta di 600 monopattini con caschi, fissati al telaio attraverso un sistema IOT che permetteva di prelevare il casco solo al noleggiatore. Nonostante ciò, durante i primi 3 mesi di utilizzo il tasso di furto è stato tra il 70 e l'80%, determinando un incremento dei costi gestionali per la società tale da rendere il servizio economicamente non sostenibile.
- Verona: un altro esempio è relativo al progetto pilota effettuato a Verona, dove uno degli operatori di monopattini sharing ha equipaggiato il 20% della flotta in strada con i caschi. Dopo 6 mesi di osservazione è risultato come i monopattini equipaggiati con i caschi avessero un tasso di utilizzo inferiore in media tra il 60% ed il 70% rispetto a quelli senza il casco, comprovando l'effetto dissuasivo comportato dal casco nei confronti della mobilità dolce.
- L'uso del casco e del bauletto è già sperimentato sui motorini in sharing, messi a disposizione nelle varie città in Italia. Esso ha evidenziato forti criticità legate agli atti vandalici e ai furti degli stessi caschi che hanno portato, in 8 mesi di analisi, a furti in oltre il 50% dei motorini, e ad atti vandalici sul bauletto, causando peraltro il blocco dei veicoli a disposizione degli utenti o un uso degli stessi fuori norma.