

Wind Mobility, nelle figure di Saverio Galardi (Country Manager) e Lorenzo Andraghetti (Public Policy Manager), ringrazia il Presidente, l'Ufficio di Presidenza e i gruppi parlamentari della IX Commissione e della VIII Commissione della Camera dei Deputati, per aver richiesto una nostra memoria in merito all'esame del DL n. 121/2021, con particolare attenzione alla nuova regolamentazione del settore dei monopattini.

Wind Mobility è un'azienda di micromobilità in sharing attiva sul mercato italiano dal 2020, e offre un servizio di monopattini in condivisione (noleggio senza conducente in modalità di free-floating) in 11 città italiane con 4.300 monopattini:

Roma – 1.000 monopattini

Milano – 750 monopattini

Torino – 500 monopattini

Bari – 500 monopattini

Palermo – 400 monopattini

Parma – 300 monopattini

Monza – 250 monopattini

Modena – 200 monopattini

Reggio Emilia – 300 monopattini

Trento – 200 monopattini

Wind è inoltre presente in altri paesi europei come Gran Bretagna, Francia, Islanda, Norvegia, Israele. E' anche attiva sul mercato asiatico in Corea del Sud.

Wind vuole portare all'attenzione della commissione 3 elementi:

- 1) le proposte emerse dal dialogo tra il Ministero dei Trasporti e le aziende di mobilità in sharing relative a possibili proposte di intervento normativo sulla circolazione del monopattino elettrico nelle strade italiane;
- 2) l'alto livello di sicurezza garantito dai servizi di monopattini in sharing gestiti da aziende specializzate nel settore;
- 3) una proposta di regolamentazione del settore sharing attraverso l'obbligo di affidamento dei servizi mediante gara pubblica e creazione di un albo degli operatori in sharing, onde mantenere alto il livello di servizio offerto;

**Relativamente al primo punto**, l'interlocuzione avvenuta in tre diversi incontri nel corso del 2021, ha evidenziato unità di intenti tra il Ministero e le aziende coinvolte, nel tentativo di regolamentare il servizio di monopattini affinché lo stesso possa migliorare gli standard di sicurezza e di decoro urbano nelle città italiane. Il documento prodotto dal lavoro congiunto delle principali aziende operanti sul mercato italiano (tra le quali Wind Mobility) e trasmesso al Ministero, è allegato alla presente relazione. Il documento contiene anche il nostro punto di vista su tutti i singoli aspetti tecnici che potrebbero entrare a far parte della nuova normativa.

**Relativamente al secondo punto**, le società di sharing investono molte risorse in tecnologia, organizzazione e costi operativi onde poter garantire il miglior servizio in termini di sicurezza sia per gli utenti che per i non utenti, oltre che per il decoro delle città. Ci interessa sottolineare come un alto standard di servizio sia frutto di un percorso di anni di esperienza ed investimenti,

oltre che di continua collaborazione con le amministrazioni comunali. Tale capacità di gestione dei servizi in sharing rappresenta secondo noi una risorsa importante per le amministrazioni comunali al fine di offrire ai propri cittadini un servizio di qualità sia in termini di sicurezza che di decoro.

Tale considerazione è volta a sottolineare l'importanza per i Comuni di affidare il servizio di sharing ad aziende dalla comprovata esperienza nel settore, che possano garantire i più alti livelli di servizio.

**Relativamente al terzo punto**, ricollegandoci a quanto esposto al punto precedente, e cioè al fine di garantire l'affidamento del servizio ad aziende che possano garantire i più alti standard di sicurezza e decoro cittadino, Wind vorrebbe porre l'attenzione su un altro aspetto che riteniamo essere molto rilevante ai fini di una miglior regolamentazione del servizio, ovvero l'obbligatorietà di una procedura ad evidenza pubblica per l'adozione (a livello comunale) di servizi di micromobilità in sharing e la conseguente creazione di un Albo Pubblico Ministeriale.

Questa nostra proposta nasce da una conoscenza pluriennale del mercato italiano e dallo stretto rapporto con centinaia di amministrazioni locali. La creazione di un Albo dovrebbe essere volta a definire alti standard qualitativi per le aziende che partecipano agli Avvisi Pubblici per Manifestazione di Interesse a gestire i servizi di micro mobilità in sharing nei Comuni italiani.

Considerato che:

- L'attuale normativa non obbliga i Comuni italiani ad effettuare una selezione degli operatori ad evidenza pubblica (ma solo una Delibera di Giunta) per la gestione dei servizi in sharing;

- Vi sono Comuni che hanno tollerato l'attivazione di servizi di monopattini in sharing senza passare per alcuna procedura ad evidenza pubblica, né alcuna Delibera di Giunta (come previsto della Legge 8/2020, art.75 septies), approccio che non permette una piena valutazione della qualità del servizio e degli standard di sicurezza.
- Il servizio in sharing, effettuato da società con comprovata esperienza nel settore ed alti standard qualitativi, garantisce già in tutta Italia un servizio di noleggio monopattini ad alto livello di sicurezza: un'alta qualità del monopattino, continua supervisione e manutenzione sulle flotte, pronta risposta alle richieste della polizia e dei comuni, alto profilo tecnologico del servizio, controllo georeferenziato dei monopattini, situazione finanziaria stabile che permette di affrontare qualsiasi spesa necessaria a mantenere alti livelli di sicurezza e decoro urbano;
- Tale mancato obbligo penalizza dunque, sia le aziende con i maggiori standard qualitativi e maggiore esperienza nella gestione del servizio (in favore di aziende senza esperienza e per le quali non viene effettuata alcuna verifica sul livello del servizio offerto), sia i cittadini che non possono godere di un servizio di sharing che sia stato sottoposto ad una valutazione qualitativa;
- La mancata standardizzazione di requisiti minimi a livello nazionale per partecipare ai bandi comunali ad evidenza pubblica, permette l'aggiudicazione del servizio senza passare necessariamente per un esame qualitativo dell'offerta dello stesso. Tale mancanza viene ovviata, in alcuni casi, tramite l'applicazione della formula "che affida il servizio su ordine cronologico di invio della domanda" e non sulla valutazione qualitativa dell'offerta.

Wind Mobility ritiene che:

- Al fine di garantire il mantenimento di un alto livello di servizio per le aziende di micromobilità in sharing, sia necessaria la creazione di un Albo Pubblico del Ministero dei Trasporti al quale le aziende debbano essere obbligatoriamente iscritte per poter concorrere ad una procedura ad evidenza pubblica per la gestione di un servizio di monopattini e/o scooter e/o biciclette in sharing nei Comuni italiani, al fine di definire ed elevare gli standard qualitativi minimi del servizio;
- Al fine di garantire il mantenimento di un alto livello di servizio in tutte le città italiane, debba esistere l'obbligatorietà legislativa di una procedura ad evidenza pubblica per l'attivazione di un servizio di micro mobilità in sharing in qualsiasi Comune italiano indipendentemente dalla sua dimensione.

Secondo il nostro punto di vista, tale Albo dovrebbe avere la funzione di definire alti standard qualitativi del servizio con:

- Caratteristiche tecniche di costruzione del monopattino;
- Comprovato possesso di una flotta di monopattini già presente in territorio italiano (fissare un numero minimo, ad esempio, 500 unità);
- Servizi complementari che l'azienda deve obbligatoriamente fornire, quali l'informazione e l'educazione all'uso corretto del monopattino nel rispetto delle normative vigenti, che siano riportati sia nell'app dedicata all'utilizzo del servizio, sia "offline", con comprovate partnership di collaborazione con associazioni che svolgono attività di educazione stradale (al corretto utilizzo del monopattino) per giovani e meno giovani.

## **Resoconto degli operatori di micro-mobilità sharing al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**

**a seguito dell'incontro del 7 settembre 2021**

### **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 CO2 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 (<https://www.dw.com/en/germany-data-shows-e-scooters-to-be-less-dangerous-than-feared/a-57011416>), 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.

(<https://www.transportstyrelsen.se/sv/Press/Pressmeddelanden/2021/kravs-mer-an-hjalm-for-att-oka-cyklisters-trafiksakerhet/>)

### **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 tipo 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

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 perché d'atisci 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
<b>Monopattini elettrici</b>	<b>1</b>	<b>551</b>
Auto con rimorchio	-	53
Autocarri con peso totale sino a 34 q.li	-	79

numero di incidenti in cui sono stati coinvolti i mezzi di micromobilità in sharing è in linea con quello quello di velocipedisti: il tasso di incidentalità in Italia dei monopattini elettrici è dello 0,005%, mentre quello dei velocipedisti è dello 0,003%.

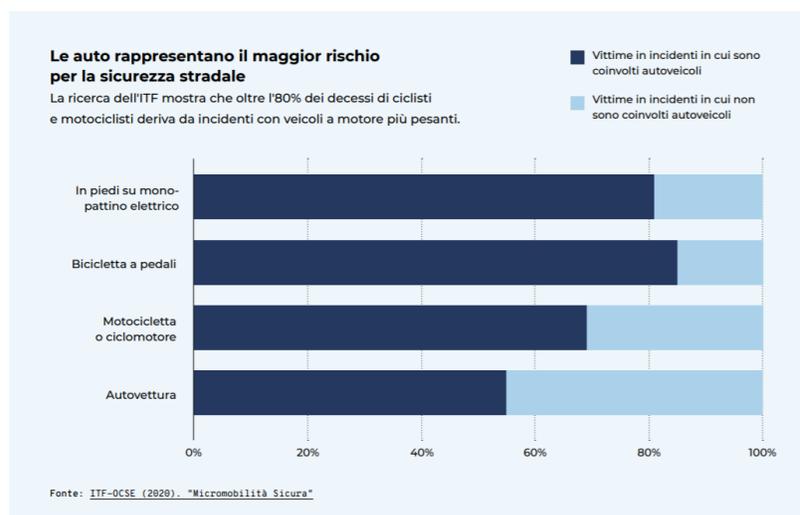
Peraltro, anche dai dati ISTAT del 2020 (<https://www.istat.it/it/archivio/245757>) si evince che la gravità degli incidenti che coinvolgono i monopattini è persino minore rispetto agli altri mezzi. Considerando il tasso di decessi rispetto agli incidenti con feriti si ha:

- monopattini 0,18%
- biciclette 1,2%
- automobili 1,57%
- 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. ([https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility\\_1.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf)) 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 (Jacobsen, 2003, <https://www.cyclehelmets.org/1241.html#80>), 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

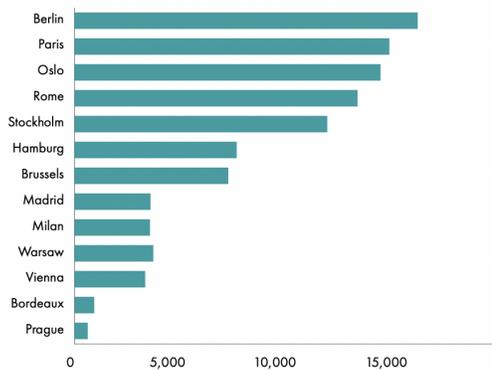


o con i monopattini elettrici  
[https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility\\_1.pdf](https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/safe-micromobility_1.pdf).

**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).

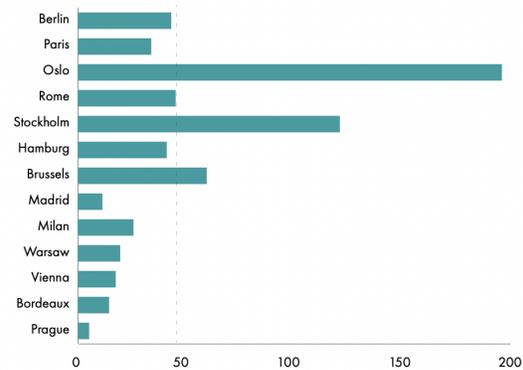
**SHARED SCOOTERS PER CITY**

Approx. as at 31 March 2021



**SHARED SCOOTERS PER 10,000 INH.<sup>(1)</sup>**

Approx. as at 31 March 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 delle altre città europee e poter coprire anche le aree più periferiche delle città, tipicamente più dipendenti dalle autovetture.

Lo stesso Polis Network <https://www.polisnetwork.eu/who-we-are/about-polis/>, 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.

<https://theconversation.com/80-of-fatal-e-scooter-crashes-involve-cars-new-study-reveals-w-here-and-why-most-collisions-occur-158609>

**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.

## **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<sup>1</sup>) 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.

#### **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, possibilmente in sede propria, al fine di garantire una circolazione sicura ai mezzi della micromobilità.
- Al fine di aumentare la sicurezza dei mezzi in ambito urbano, si propone di ridurre il limite di velocità all'interno dei centri urbani attraverso la creazione delle cosiddette "zone 30", al fine di diminuire la differenza di velocità fra mezzi di micromobilità e autoveicoli quando questi viaggiano affiancati. Tali aree a velocità ridotta sono ormai una realtà consolidata in Paesi come Spagna, Francia e Germania. A Bruxelles, dove le zone 30 sono state introdotte nel gennaio 2021 si è assistiti ad una diminuzione degli incidenti stradali di oltre il 20% passando dagli 814 nei primi tre mesi del 2020 ai 635 dei primi tre mesi nel 2021. Parigi ha adottato la stessa strategia a partire da settembre 2021.
- Attivazione di un servizio clienti 24/24 di ogni operatore per segnalare monopattini parcheggiati male e numero dedicato all'amministrazione di pronto intervento.

---

<sup>1</sup> generalmente, per progettare e mettere sul mercato un nuovo modello di monopattino, sono necessari tra i 12 e i 18 mesi.

- 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, perchè 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.

## RIFERIMENTI TECNICI E BIBLIOGRAFICI:

- Austin Public Health (2019). "Dockless electric scooter-related injuries study"
- 6t (2019). "Uses and users of free-floating e-scooters in France"
- BMJ Journals (2004). "Safety in numbers: more walkers and bicyclists, safer walking and bicycling"
- C40 (2020). "How to build back better with a 15-minute city"
- City 30 Brussels (2021). "30 km/h everywhere (at least almost)"
- Deutsches Aerzteblatt International (2021). "Accident Mechanisms and Injury Patterns in E-Scooter Users – a retrospective analysis and comparison with cyclists"
- ITF-OECD (2020). "Safe Micromobility"
- ITF-OECD (2021). "Reversing Car Dependency"
- European Commission (2020). "Special Eurobarometer 495: Mobility and transport"
- European Commission (2020). "Sustainable and Smart Mobility Strategy – putting European transport on track for the future"
- European Environment Agency (2019). "The European environment – state and outlook 2020"
- European Transport Safety Council (2020). "30km/h limits set to spread in 2021"
- European Transport Safety Council (2021). "Average speed down 9% in Brussels since launch of city-wide 30 km/h limit"
- European Society of Cardiology (2020). "Study estimates exposure to air pollution increases COVID-19 deaths by 15% worldwide"
- FIA and Afry (2020). "Fia Road Safety Index – Feasibility Study".
- Finnish Transport and Communications Agency Traficom (2019). "Assessment of the impact of electric personal transportation devices on traffic safety"
- Folksam (2020). "Kartläggning av olyckor medelsparkcyklar och hur olyckorna kan förhindras"
- Oslo University Hospital (2020). "Nye tall forelsparkesykkelskader"
- POLIS Network (2019). "Macro managing Micromobility: Taking the long view on short trips"
- ScienceDirect (2017). "Peak Car in Europe?"
- ScienceDirect (2017). "Safety-in-numbers: A systematic review and meta-analysis of evidence"
- ScienceDirect (2021). "Comparison of motor vehicle-involved e-scooter and bicycle crashes using standardized crash typology"
- The Lancet Planetary Health (2021). "Premature mortality due to air pollution in European cities: a health impact assessment"
- The Norwegian Institute for Transport Economics (2020). "Parking solutions for shared e-scooters"
- The Swedish Transport Agency (2020). "Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonersfordon: Delrapport två – redovisning olyckor och tillbud"
- The Swedish Transport Agency (2020). "Utredning behov av förenklade regler för eldrivna enpersonersfordon: Slutrapport – slutsatser, förslag och bedömningar"
- The Third Global Ministerial Conference on Road Safety (2020). "Stockholm Declaration"