

Contributo dell'Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility su DL 121/2021 - Decreto infrastrutture

1.1 L'impatto del monopattino elettrico sul settore della sharing mobility

L'ultima fotografia della sharing mobility scattata dall'Osservatorio Nazionale prende in considerazione, con diversi gradi di approfondimento, i dati settoriali riferiti a tutto il 2020 e al primo semestre del 2021. Un periodo di tempo attraversato da diverse crisi che hanno colpito duramente l'Italia a partire dal mese di febbraio 2020. Crisi sanitaria innanzitutto, poi crisi economica e sociale, con livelli di riduzione del prodotto interno molto consistenti, ma anche crisi della mobilità a causa delle diverse misure di contenimento del coronavirus. I giorni del 2020 con provvedimenti di limitazione alla mobilità sono stati 111 (30%), di cui 60 quelli in cui tutta l'Italia era in zona rossa (16%). La riduzione del livello generale di mobilità delle persone - e delle merci in questo caso - è stato inoltre aggravato da altri provvedimenti come le chiusure di bar, ristoranti, cinema etc., oltre che il ricorso massiccio al lavoro e alla didattica a distanza. In entrambi i casi la mobilità ne è stata fortemente condizionata con interi segmenti di domanda azzerati o fortemente ridotti.

In questo quadro drammatico il settore dei trasporti è quello che ha subito il calo più forte proprio in relazione al corrispondente calo della domanda di mobilità che ha riguardato tutte le modalità di trasporto.

Tabella 1 Variazione % 2020-2019 della domanda di mobilità passeggeri (percorrenze)

Trasporto marittimo	-23,1%
Sharing mobility	-30,6%
Mobilità privata	-32,3%
Ferrovie REG	-38,8%
Ferrovie IC	-55,7%
Ferrovie AV	-66,1%
Trasporto aereo	-69,3%

Fonte: Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility su dati MIMS e MISE

L'insieme dei servizi di sharing mobility ha sperimentato un calo annuale complessivo delle percorrenze con ogni mezzo in condivisione del -30,4%, un calo in linea con quello della mobilità privata e inferiore rispetto ad altri servizi di mobilità, come il TPL, il servizio ferroviario regionale o ad alta velocità o il servizio di trasporto aereo. In termini di utilizzo la sharing mobility subisce un calo contenuto pari al -22% tra il 2019 e il 2020, soprattutto grazie all'avvento nelle città italiane dei nuovi servizi di monopattini in sharing, che da soli realizzano il 33% di tutti i noleggi realizzati nel settore durante l'anno. Il forte gradimento da parte degli utenti e l'effetto novità dei veicoli, rendono così il servizio di monopattino-sharing il più utilizzato nel contesto della sharing mobility italiana in termini di viaggi con 7,4 milioni di noleggi, seguito dal carsharing con 6,4 milioni, dal bikesharing con 5,7 milioni e dallo scootersharing con 2,2 milioni.

L'effetto di spinta e sostegno alla domanda di sharing mobility in un contesto così critico è anche il risultato della grande espansione d'offerta in termini di veicoli, operatori e città servite, in cui gli stessi servizi di monopattino-sharing giocano un ruolo importante. In generale, se si guarda al fenomeno della sharing mobility dal lato dei servizi e veicoli condivisi offerti nelle città italiane, le circostanze eccezionali della

pandemia non hanno avuto effetti significativi, anzi, si è assistito a un ampliamento, seppur lieve, dei servizi già presenti e una spettacolare crescita di monopattini in sharing. Si tratta di un dato molto positivo che dimostra come la sharing mobility sia fortemente consolidata nelle città italiane e nelle abitudini di chi la sceglie ogni giorno tra altre soluzioni di mobilità.

Tabella 2 Numero di veicoli in flotta per servizio in Italia – 2019/2020

	2019	Quota sul totale	2020	Quota sul totale	Variazione 19-20
Monopattini	4.650	9%	35.550	42%	+665%
Bike	33.372	65%	34.705	41%	+4%
Scooter	5.070	10%	7.360	9%	+45%
Car	8.264	16%	7.282	8%	-12%
Totale	51.356		84.897		+65%

Fonte: Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility

Al 31 dicembre 2020 erano presenti in Italia ben 158 servizi di sharing mobility, il triplo del 2015, quando l'Osservatorio ha iniziato le sue rilevazioni, con i servizi di monopattino che toccano quota 64. Per quanto ogni servizio abbia le sue peculiarità, anche in termine di ampiezza delle flotte, ad oggi un veicolo condiviso su tre è un monopattino. Se consideriamo l'insieme dei servizi di micromobilità ovvero oltre ai monopattini, anche biciclette e scooter, questa quota sale a circa il 90% del totale dei veicoli in sharing presenti in Italia, rappresentando 9 noleggi su 10 e 5 Km di percorrenze in sharing su 10. La tendenza dei servizi di sharing ad utilizzare veicoli sempre meno ingombranti e più leggeri viene ulteriormente confermata, in controtendenza al gigantismo dei veicoli di proprietà: il peso medio del veicolo condiviso in Italia si è ridotto infatti di circa un quarto nell'arco di 5 anni passando da circa 400 kg ai 120 kg attuali.

Il monopattino in condivisione cambia dunque il volto della sharing mobility in Italia diventando in 12 mesi il servizio più diffuso in Italia, quello più presente nelle città del sud e quello più presente nelle città di piccole-medie dimensioni, allargando di fatto l'area operativa della sharing mobility verso le aree fino ad oggi meno interessate dall'offerta di questi nuovi servizi di mobilità.

1.2 Sicurezza e sosta: le questioni centrali nel dibattito sui monopattini

Nell'ottica di favorire la crescita della sharing mobility e l'ampliamento delle opzioni di mobilità per i cittadini come nella gran parte degli altri paesi europei e non europei, l'Osservatorio ha promosso nel 2019 l'inserimento del monopattino elettrico tra i veicoli ammessi alla circolazione dall'ordinamento italiano (Documento dell'Osservatorio "[Regolamentare la micromobilità](#)"). L'asse portante della proposta consisteva nell'equiparazione tra monopattino elettrico ed e-bike - già da tempo inserita nella categoria del "velocipede" (art. 50 CdS). La normativa attuale, dopo una serie di provvedimenti distinti, ha adottato questo principio guida. La discussione attualmente in corso sulla necessità di una regolazione specifica e più restrittiva dell'utilizzo del monopattino nelle città italiane, si fonda essenzialmente su due questioni molto sentite anche dall'opinione pubblica: la sicurezza e la sosta selvaggia.

1.2.1 Sicurezza

Le regole vigenti che, con un percorso tortuoso, sono state adottate in Italia negli ultimi due anni potrebbero assicurare, a nostro parere, un livello di sicurezza adeguato, in linea con gli standard di molti altri paesi

europei. Il problema fondamentale risiede nel fatto che queste regole ad oggi non vengono rispettate, diffondendo quindi la percezione che le regole non ci siano o comunque non siano necessarie.

In particolare ci riferiamo a:

- esclusione dalla circolazione ai minori di 14 anni;
- uso del casco obbligatorio fra i 14 ed i 18 anni;
- divieto di circolazione in due persone;
- limite di velocità di 25 km/h quando si circola sulla carreggiata e di 6 km/h su aree pedonali;
- utilizzo di mezzi conformi alle previsioni di legge.

In questo contesto, aumentare la mole di nuove regole o inasprire la portata delle regole esistenti potrebbe non essere una linea necessariamente efficace. Infatti, al di là di qualche miglioramento tecnico senza dubbio possibile (ad esempio l'introduzione degli indicatori di direzione nei veicoli per consentire che guidatore non perda il contatto con il manubrio sporgendo il braccio, così come si fa, per esempio, in bicicletta), stante l'attuale livello di inosservanza delle norme esistenti, non è dato comprendere in quale direzione sarebbe opportuno potenziare le regole esistenti.

Il dibattito sull'allargamento o inasprimento del quadro regolatorio rischia inoltre di essere orientato più dalla percezione dell'opinione pubblica che da fatti oggettivi, condizione determinata soprattutto dalla mancanza di dati solidi sull'incidentalità. Ad oggi risulta infatti molto difficile poter stabilire se esista e quanto sia rilevante il differenziale di incidentalità tra monopattini e altri veicoli impiegati sulle strade, soprattutto a causa della mancanza di indicatori significativi per effettuare questo tipo di confronto.

Ad oggi il confronto, secondo la metodologia seguita da Istat, prevede di commisurare gli incidenti al numero di veicoli circolanti e al numero di abitanti. Tenendo conto del fatto che le tipologie di veicoli a disposizione degli utenti della strada aumentano e cambia anche il modo di utilizzarli, vedi il fenomeno della loro condivisione tramite l'uso di specifiche piattaforme digitali, l'indicatore più adatto per un'analisi comparativa dovrebbe essere costruito sulle percorrenze delle diverse tipologie di veicoli, andando in questo modo a misurare l'effettivo livello di rischio legato all'uso di un monopattino rispetto per esempio a un motociclo, un ciclomotore, una bicicletta elettrica o muscolare.

Partendo dai soli dati attualmente a disposizione - e consapevoli dei limiti appena esposti - l'Osservatorio ha comunque svolto un'analisi preliminare sul tasso di incidentalità ogni 10.000 veicoli (l'unico indicatore confrontabile con quelli attualmente utilizzati da Istat), coinvolgendo due operatori di monopattini in sharing che coprivano al 2020 circa il 30% dell'attività sul territorio italiano.

Tabella 3 Incidenti per 10.000 veicoli nell'anno 2020

Totale veicoli Italia (fonte ISTAT)	37,6
Monopattini in sharing (fonte OSM)	43,8
Totale motocicli Italia (fonte ISTAT)	82,4

Fonte: Osservatorio Nazionale della Sharing Mobility

Sulla base di questa prima analisi non emerge una maggiore pericolosità nell'uso del monopattino rispetto ai motocicli ma esattamente il contrario.

Oltre alla mancanza di elementi quantitativi sull'incidentalità, è necessaria una valutazione comparativa anche per alcuni aspetti qualitativi relativi agli incidenti che sono incorsi sulle strade italiane: dove avvengono, da che cosa sono provocati, chi coinvolgono e quali sono le conseguenze. Si tratta tutti di elementi estremamente importanti per individuare con precisione il tipo d'interventi che occorre adottare per aumentare la sicurezza stradale.

L'Osservatorio ritiene che la maggiore sicurezza di tutti gli utenti della strada, a partire dai cosiddetti *utenti vulnerabili*, rappresenti senza dubbio una priorità che giustifica la continua ricerca di soluzioni tecniche e normative finalizzate a quest'obiettivo. Ma - come nel caso della richiesta di interventi restrittivi alla regolamentazione dei monopattini - l'assenza di dati quantitativi e qualitativi solidi rende difficile, ad oggi, individuare la tipologia d'intervento più utile e presumere i risultati attesi.

Facendo riferimento ad uno degli interventi al centro oggi del dibattito sulla sicurezza, cioè l'obbligo del casco per tutti i guidatori di monopattino, l'Osservatorio ritiene che non sia possibile determinare l'ampiezza dei benefici attesi da una misura simile, mentre è possibile immaginarne gli effetti certi: il settore del monopattino-sharing sarebbe seriamente compromesso dall'adozione di questa misura, con l'Italia che si allontanerebbe dagli standard normativi approvati da altri paesi europei che vedono circolare sulle loro strade un numero anche maggiore di monopattini sia privati che in condivisione.

1.2.2 Sosta

L'Osservatorio ritiene che per promuovere la crescita della mobilità sostenibile e dell'accessibilità, vada promosso il principio per cui la sosta di ogni genere di velocipede (e quindi anche del monopattino) debba necessariamente avvenire in aree dedicate mentre i marciapiedi debbano essere riservati esclusivamente a camminare, comodamente e in sicurezza.

Per questo motivo riteniamo che debba essere ricavata una nuova riserva di spazio all'interno della sede stradale cittadina, per poter parcheggiare i velocipedi, che questo spazio sia distinto da quello dedicato a ciclomotori, motocicli e automobili e che esso non venga sottratto alla pedonalità. Perché questo accada, serve prima definire e poi rendere omogeneamente disponibile nei centri abitati questo nuovo tipo di area di sosta.

Considerando il modesto ingombro dei velocipedi, una proposta allo studio dell'Osservatorio è quella di dedicare almeno uno spazio di circa 2 x 5 m (pari a quello di uno stallo automobilistico) in corrispondenza degli incroci stradali. L'incrocio stradale è il luogo con la maggiore accessibilità di una maglia viaria e dove è comunque necessario limitare la sosta degli autoveicoli per garantire la massima visibilità degli attraversamenti pedonali da parte di chi si muove lungo la carreggiata.

Secondo l'Osservatorio, l'allargamento dei marciapiedi all'altezza delle intersezioni (un intervento che dovrebbe quanto prima diventare uno standard qualitativo irrinunciabile sulla rete viaria di ogni città italiana) si potrebbe accompagnare con la destinazione di una porzione della sede o della carreggiata stradale al parcheggio dei velocipedi. Questo tipo d'intervento, capillarmente diffuso in ambito urbano è l'occasione per:

- garantire sicurezza ai pedoni (sia nel percorrere il marciapiede senza ostacoli che nell'attraversamento della strada);
- facilitare e aumentare l'utilizzo dei servizi di micromobilità in sharing a flusso libero (monopattini ma anche biciclette ed e-bike);
- incentivare il comportamento virtuoso degli utenti di questo tipo di servizi;
- aumentare la possibilità di controllo e sanzione dei comportamenti sbagliati anche da parte degli stessi operatori (vedi pratica della chiusura del noleggio solo in caso di parcheggio correttamente eseguito attraverso fotografie, sensore beacon, geofencing).

Figura 1 Intervento di allargamento del marciapiede all'altezza dell'intersezione stradale e posizioni ideali dove ubicare gli spazi di sosta per i velocipedi (in magenta)



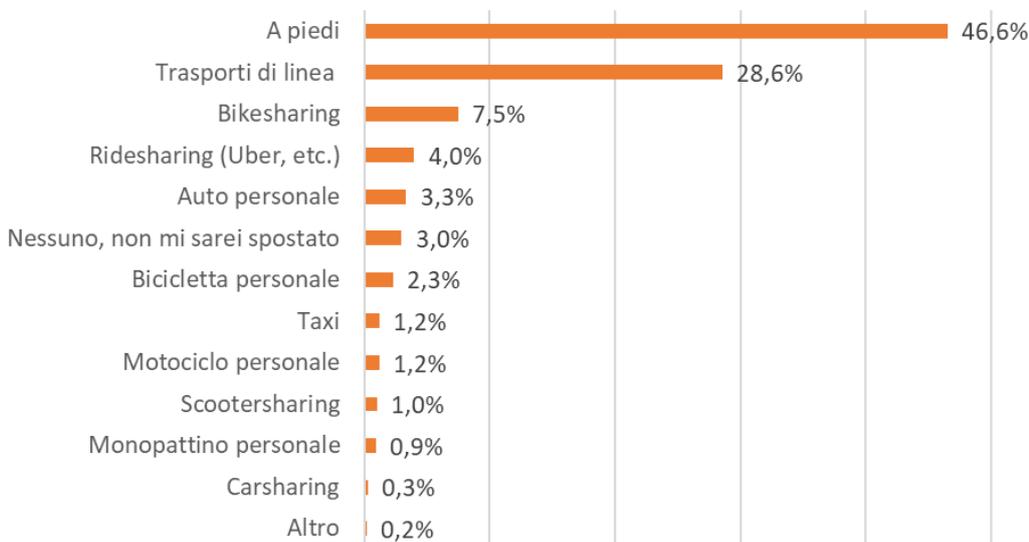
1.3 Sostenibilità

Per misurare la sostenibilità dei monopattini elettrici adottando il punto di vista della diversione modale (*modal shift*) dall'automobile privata, risulta ancora difficile comporre degli indicatori puntuali dato il pochissimo tempo trascorso dall'abilitazione alla circolazione stradale di questi veicoli avvenuta solo nel 2019.

Gli studi raccolti e analizzati dall'Osservatorio tendono generalmente a collocare la quota di diversione modale auto -> monopattino in una forbice ampia che va dal 3% al 20%. Lo studio più dettagliato e rigoroso sull'uso del monopattino condotto dall'Agenzia per la protezione dell'ambiente francese Ademe¹ individua nel 3% la quota di automobilisti che hanno dichiarato che se non avessero svolto un viaggio in monopattino lo avrebbero compiuto con l'automobile personale.

¹ ADEME 2019, Usages et usagers des trottinettes électriques en free-floating en France

Figura 2 Sostituibilità con altre modalità di trasporto – Risposte alla domanda “In assenza dei servizi di monopattino elettrico in condivisione, come avresti realizzato questo spostamento?”



Fonte: ADEME 2019

D’altro canto, lo studio citato, mette in evidenza che il 23% dei tragitti in monopattino elettrico sono tragitti intermodali, cioè combinati con altre modalità di trasporto. Nel 66% dei casi la combinazione avviene con il trasporto di linea e nel 19% dei casi con il tragitto a piedi. A conferma dell’uso del tutto specifico dei mezzi in sharing rispetto a quelli di proprietà e dei tipici servizi di trasporto di linea, lo studio sottolinea anche che il 44% degli utenti che ha utilizzato il monopattino per un viaggio di andata, opta per un’altra modalità nel ritorno tra trasporto pubblico (57% dei casi) e tragitto a piedi (37% dei casi).

Guardando invece all’impatto che questa nuova tipologia di veicolo ha avuto sulla sharing mobility, come testimoniato dai dati sulla domanda e sull’offerta, si può affermare che il monopattino elettrico abbia ampliato in maniera significativa il ventaglio di soluzioni della mobilità condivisa, sia dal punto di vista quantitativo che qualitativo. Il monopattino elettrico condiviso, e in generale la micromobilità, rappresenta infatti una soluzione ottimale per piccoli spostamenti urbani - estemporanei o abbinati ai servizi di linea (treno, metropolitana, tram, etc.) - per percorrere il primo e ultimo miglio - in condizioni di traffico intenso e assenza di parcheggio. Si sottolinea che questo tipo di spostamenti non sono affatto marginali ma costituiscono il cuore della mobilità del paese così come testimoniano i dati sul raggio di mobilità degli spostamenti contenenti nei report [Audimob](#) sulla mobilità degli italiani da quasi due decenni.

Il contributo dei servizi di monopattino-sharing all’allargamento e arricchimento del ventaglio dei servizi di mobilità condivisa è dunque decisivo e contribuisce a consolidare negli individui l’abitudine ad utilizzare *volta per volta* la soluzione di viaggio più conveniente in alternativa all’uso esclusivo del proprio mezzo di trasporto, aumentando il livello complessivo della *multimodalità* di un sistema di trasporto.

1.4 Conclusione

Fermo restando che la sicurezza di tutti gli utenti della strada ha sempre priorità, l’Osservatorio ritiene necessario che eventuali interventi che modifichino la regolamentazione attuale sull’uso dei monopattini siano preceduti da un approfondimento del livello di conoscenza del fenomeno dell’incidentalità delle diverse tipologie di veicolo e dei loro diversi modelli d’uso (di proprietà e in sharing).

Introdurre delle modifiche significative all'attuale regolamentazione, come ad esempio l'obbligo del casco per tutti i conducenti di monopattini, rischia di portare ad assetti normativi non accuratamente ponderati dal punto di vista del rapporto tra costi e benefici che però, con certezza, ostacolerà la crescita di un settore della mobilità molto utile agli obiettivi di decarbonizzazione e sostenibilità delle città.

L'Osservatorio inoltre sostiene che la strada maestra per promuovere un sistema dei trasporti più sicuro ma anche più equo ed efficiente, sia dal punto di vista dei consumi di risorse che delle emissioni, sia incrementare gli investimenti per ampliare la dotazione di spazio stradale per camminare, dedicato alla micromobilità (monopattini, biciclette ed E-bike), sia in movimento che in sosta, a tutti i servizi di mobilità condivisa e, di converso, ridurre l'uso e la proprietà dell'auto in ambito urbano.