

Memoria scritta sulla regolamentazione dei monopattini elettrici

Alle Commissioni IX (Trasporti, poste e telecomunicazioni) e VIII (Ambiente, territorio e lavori pubblici) 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

Su Dott

Dott è una startup europea attiva nel settore della micromobilità urbana, operativa in oltre 30 città di 9 paesi europei, fra cui Londra, Parigi e Bruxelles. Gestisce circa 40.000 mezzi in tutta Europa ed è tra le aziende con maggior parco veicolare attivo in Italia, dove è presente a Roma, Milano, Monza, Torino, Verona, Padova, Ferrara e Palermo. Nata ad Amsterdam nel 2018 da un'idea di Maxim Romain e Henri Moissinac, Dott in pochi anni ha raccolto investimenti per 130 milioni di euro. Ad oggi, vanta il team più esperto in mobilità e tecnologia in Europa, costantemente impegnato per realizzare il proprio concetto di mobilità in modo sicuro, confortevole, duraturo e sostenibile e per garantire agli utenti un'esperienza di viaggio piacevole e soprattutto su misura della specifica città in cui si opera.

Indice:

1. La micro-mobilità oggi in Italia: tanti risultati positivi
2. La micro-mobilità oggi all'estero: confronto normativo
3. Considerazioni sulla mobilità dolce
 - a. Sicurezza e incidentalità
 - b. Il problema dei mezzi privati
 - c. Casco
 - d. Sosta e decoro urbano
4. Proposte

1. La micro-mobilità oggi in Italia: tanti risultati positivi

Attualmente 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, al momento conta **oltre 2000 posti di lavoro in Italia**, per lo più giovani, e ha prodotto **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 **netta 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.

Inoltre, i mezzi in sharing sono dati di sistema di georeferenziazione che permette di limitare e ridurre automaticamente la velocità, impedire di percorrere determinate vie o zone, di parcheggiare in alcuni punti, mentre ovviamente nulla di tutto ciò riguarda i privati, che possono essere limitati soltanto con i controlli, spesso carenti.

Nel 2020, nonostante i lockdown dovuti alla pandemia, il settore sharing 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.

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 risultati non solo 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.

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 incentivata.

2. La micro-mobilità oggi all'estero: confronto normativo

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 come l'Italia.
- Soltanto Francia e Germania prevedono l'obbligo di copertura assicurativa per tutti (anche mezzi privati).
- La Germania, inoltre, è l'unico paese a richiedere l'identificativo unico per veicolo.

3. Considerazioni sulla mobilità dolce

a) Sicurezza e incidentalità

Negli ultimi tempi, a causa di alcuni incidenti che hanno visto coinvolti utilizzatori di monopattini elettrici privati, si è iniziato a considerare la micro-mobilità come poco sicura.

In realtà, i dati dimostrano il contrario: il tasso di incidentalità è assolutamente in linea con quello dei velocipedisti e le maggiori problematiche sono dovute agli scarsi controlli e all'utilizzo di mezzi privati.

Secondo l' "Osservatorio Monopattini" attivato da ASAP, 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

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 datasi 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

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 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 (<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) 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.

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.

b) Il problema dei monopattini privati

Tuttavia, risulta 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 e che rappresenta la stragrande maggioranza dei monopattini in circolazione.

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, attualmente è possibile per chiunque acquistare un monopattino elettrico online o in qualsiasi negozio della grande distribuzione per poche centinaia di euro. Questi mezzi hanno ruote molto piccole, spesso un solo freno ed in generale una robustezza e stabilità neanche lontanamente paragonabile ai mezzi in sharing dal valore 4 o 5 volte superiore. Peraltro, mentre i monopattini in sharing sono sottoposti ad attività di manutenzione e controllo costante, i mezzi privati, già in origine di minore qualità, vedono compromettere la qualità di freni e degli altri sistemi di sicurezza nel giro di pochi mesi.

In ottica di sicurezza stradale, inoltre, nei mezzi privati essa dipende esclusivamente dal corretto utilizzo e rispetto delle regole da parte degli utilizzatori. **Nel settore dello sharing, invece, la tecnologia ha un ruolo determinante.** I monopattini di micromobilità in sharing sono costantemente monitorati dai gestori (e dalle Amministrazioni Comunali) e sono tutti dotati di un GPS e di una scheda dati in grado di rilevare costantemente la posizione e la velocità del mezzo. Inoltre, il sistema gestionale limita la velocità, la riduce in automatico nelle aree pedonali, inibisce il transito in alcune aree ed anche il parcheggio è inibito laddove espressamente vietato dalle norme comunali. Non è infatti un caso che tutte le maggiori problematiche di sicurezza riscontrate finora abbiano riguardato proprio il comparto degli utilizzatori privati.

Gli utilizzatori privati, in aggiunta, non sono nemmeno sottoposti ad obbligo assicurativo, diventando quindi un problema non solo per se stessi ma anche per terzi, in caso di sinistri.

Come detto, invece, i dati sul comparto sharing presentano addirittura tassi di incidentalità inferiori agli altri veicoli presenti su strada. La micromobilità in sharing infatti andrebbe incentivata, non solo perché condivisa e maggiormente sostenibile da un punto di vista ambientale ed economico, ma anche perché tali tecnologie innovative, se esportate su veicoli come moto e auto, potrebbero essere determinanti per un drastico calo degli incidenti in futuro.

c) Casco

Sono state avanzate alcune proposte relativamente all'introduzione dell'obbligo del casco come soluzione all'apparente problema legato alla sicurezza. Innanzitutto, si è già

dimostrato con dati oggettivi come non esista un “problema sicurezza” dei mezzi di micromobilità, specialmente di quelli in sharing. Peraltro, l’introduzione dell’obbligo del casco per tutti i cittadini (non solo i minorenni), se potrebbe non comportare grossi disagi per un utilizzatore privato con il proprio monopattino, impatterebbe invece enormemente sul settore dello sharing. Tale obbligo, infatti, rappresenterebbe un forte disincentivo all’utilizzo dei servizi in condivisione, comporterebbe un rischio igienico per gli utilizzatori, e sarebbe un elemento totalmente esposto a 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.

Per questo, la posizione di dott è di **confermare l’obbligatorietà del casco soltanto per i minorenni** oppure, in via alternativa e residuale, introdurlo soltanto per i veicoli con una cilindrata superiore a 250W o che possano raggiungere una velocità superiore a 20 km/h. In questo modo, essendo i mezzi per lo sharing controllati e la velocità limitata da remoto, potrebbero essere esentati da questo obbligo.

In generale, sarebbe piuttosto contraddittorio ridurre la velocità massima dei monopattini elettrici e al tempo stesso prevedere l’obbligo di casco per tutti. Infatti, o il monopattino

elettrico viene equiparato alla bicicletta (che viaggia in media a 20 km/h) e si ritiene che a tale velocità i rischi per la sicurezza non siano tali da prevedere l'obbligo di casco, oppure lo si equipara ad un ciclomotore (motorino), che richiede l'obbligo di casco, ma che raggiunge anche una velocità ben oltre i 50 km/h.

d) Sosta e decoro urbano

Una delle questioni che sicuramente necessitano di una risoluzione è quella della sosta dei monopattini elettrici in sharing, che spesso si intreccia con l'esigenza di tutelare il decoro urbano. 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 del suo punto di partenza e può utilizzando per raggiungere il punto più vicino possibile alla propria destinazione finale, perdendo altrimenti gran parte della sua stessa ragion d'essere. Questo è il principio su cui si basa il sistema del cosiddetto "free floating". Tuttavia, spesso capita che l'utente parcheggi in un punto consentito, ma creando tuttavia intralcio, oppure che venga richiesto di parcheggiare soltanto in parcheggi dedicati a biciclette e ciclomotori, purtroppo insufficienti. Inoltre, molto spesso ciclisti e motociclisti, se vedono il "proprio" parcheggio occupato, spostano i monopattini sul marciapiede antistante dove rischiano di costituire intralcio. In generale, **l'assenza di infrastruttura idonea non offre all'utente un messaggio chiaro e semplice su dove e come parcheggiare**. Coerentemente, i risultati migliori si sono avuti nelle città dove le Amministrazioni hanno installato segnaletica orizzontale e/o verticale e creato veri e propri parcheggi dedicati ai mezzi di micromobilità, specialmente nelle aree a più ampia densità.

La città di Parigi è sicuramente il modello a livello mondiale nella gestione della sosta. Il servizio era stato avviato inizialmente con un sistema di puro *free floating*, mentre poi **il Comune ha deciso di creare ad ogni incrocio stradale degli stalli dedicati esclusivamente ai monopattini in sharing** (a Parigi sono presenti 3 operatori, fra cui Dott, con una flotta di 5000 mezzi ciascuno, per un totale di 15.000 veicoli). **Oggi il parcheggio è gestito solo con questi stalli dedicati, presenti ogni 100m, e oltre il 95% di parcheggi risulta effettuato correttamente, garantendo il massimo decoro urbano e al tempo stesso una piena efficacia del servizio di micro-mobilità condivisa.**

PROPOSTE

Abbiamo presentato un'analisi che dimostra i risultati positivi prodotti dalla micromobilità in sharing in Italia e sfatato alcuni falsi miti riportando i dati. Tuttavia siamo anche consapevoli che alcuni correttivi sono necessari per migliorare ancora di più il settore e fare tesoro del periodo di sperimentazione, al fine di migliorare la sicurezza stradale ed il decoro urbano. Per questo, auspicando che la direzione politica delle Istituzioni sia quella di voler continuare ad investire nel settore della mobilità sostenibile e della micromobilità in sharing, di seguito elenchiamo le proposte per il futuro sviluppo e miglioramento del settore, comprensive sia di adeguamenti normativi, sia di impegni ed investimenti concreti che come operatore del settore ci sentiamo di poter garantire, per fare la nostra parte.

Contesto normativo chiaro:

- Serve creare una normativa completa, organica e permanente, in sostituzione dell'attuale regime di "sperimentazione", anche al fine di dare stabilità comunicativa ai cittadini 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.
- 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.

Sicurezza stradale:

- 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.
- Ridurre la 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.
- 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.
- Al fine di aumentare la sicurezza dei mezzi in ambito urbano, si propone di ridurre il limite di velocità, per tutti i veicoli della strada, 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.

- 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 assicurazione RCT per tutti, anche utilizzatori di monopattini privati.
- 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.
- Obbligo di miglioramenti costruttivi e contestuale 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. Nello specifico, Dott propone di richiedere obbligatoriamente: doppio freno (anteriore e posteriore), tachimetro e indicatori di direzione. Tali requisiti vanno introdotti a partire dal 1 febbraio 2022 per tutti i nuovi modelli immessi, mentre invece tutte le flotte già attualmente operanti vanno adeguate entro il 1 ottobre 2022.
- 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:

- 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. 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.
- Investire nella realizzazione di maggiori piste ciclabili, 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.