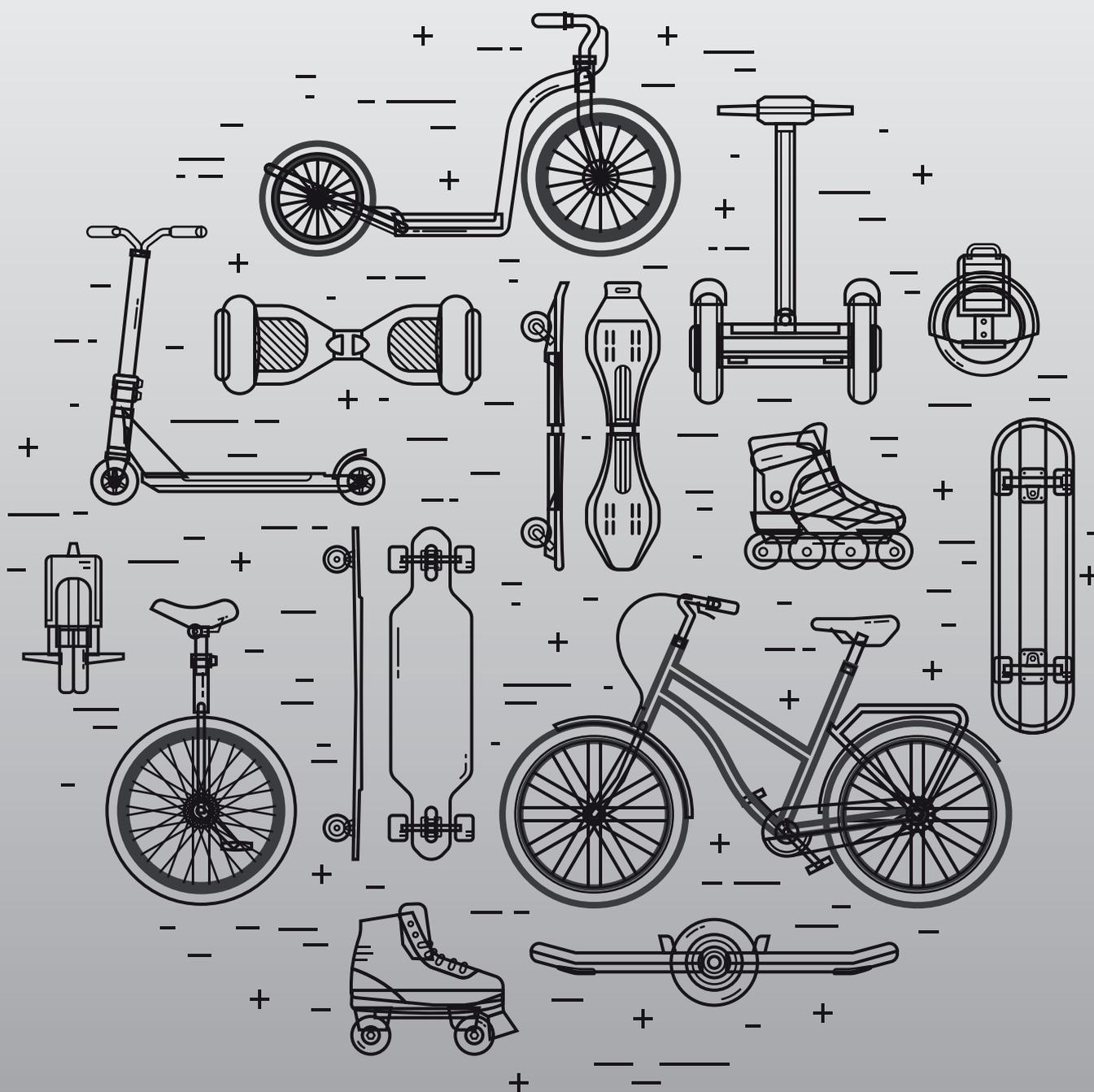


Regolamentare la micromobilità

Proposte del Gruppo di Lavoro
dell'Osservatorio nazionale sharing mobility



Regolamentare la micromobilità

Proposte del Gruppo di Lavoro dell'Osservatorio nazionale sharing mobility

Introduzione

Il monopattino elettrico si è recentemente imposto nel mondo come una delle nuove soluzioni di micromobilità più promettenti in ambito urbano. In particolare, l'uso condiviso di monopattini elettrici è un servizio offerto e nelle principali città europee.

In Italia l'uso del monopattino elettrico non è espressamente previsto dal Codice della Strada.

Questa indeterminazione crea un'alea d'incertezza tra i cittadini, le istituzioni e tra le aziende del settore che, di fatto, ne impedisce l'utilizzo.

L'Osservatorio Nazionale della sharing mobility - che vede al suo interno come componenti anche alcuni dei principali operatori di servizi condivisi effettuati con monopattini elettrici - ha avviato un proprio Gruppo di lavoro per condensare in un *Position Paper* le principali proposte normative e permettere che, anche in Italia, sia possibile offrire servizi di mobilità condivisa basati sull'utilizzo del monopattino elettrico.

Nella stesura del *Position Paper*, gli strumenti legislativi di riferimento sono: la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica (articolo 1, comma 102 Legge di Bilancio 2019); le modifiche al Codice della Strada (lavori della IX Commissione della Camera dei Deputati).

Inoltre, nell'allegato A di questo documento, sono riportate le principali informazioni relative all'uso dei monopattini elettrici in campo internazionale.

Perché regolamentare la micromobilità

Come per molte delle nuove forme di mobilità che si sono affacciate nel corso di questo ultimo decennio, anche la micromobilità non dispone di una definizione condivisa. In generale, i veicoli che vengono inclusi in questa nuova categoria condividono due caratteristiche chiave: peso ridotto e bassa velocità.

Questi due aspetti implicano che i nuovi veicoli per micromobilità abbiano bisogno di una quantità minima di energia per il movimento - dunque emissioni molto basse o nulle - e minima necessità di spazio stradale sia in movimento che in sosta.

I veicoli con queste caratteristiche sono molti, a cominciare dalla bicicletta.

Oltre alle e-bike, si aggiungono oggi altri microveicoli come i monopattini elettrici (spesso definiti come E-scooter, kick scooter o solo scooter), i Segway, gli *Hoverboard*, i monoruota a bilanciamento assistito (con seduta o in piedi) e il triciclo. Tutti questi nuovi dispositivi, sino ad oggi assimilati a dei giocattoli, si rivelano essere dei veicoli a tutti gli effetti sia per uso personale che in condivisione.

Il cambiamento non riguarda solo le caratteristiche tecniche dei nuovi dispositivi di micromobilità ma anche le mutate esigenze espresse dagli individui e dalla società al giorno d'oggi.

In ambito urbano, spesso gli individui non hanno bisogno di muoversi a grande velocità, specie nelle città congestionate di oggi, perché si spostano per brevi o brevissimi tragitti. Ciò di cui hanno sempre più bisogno invece è risparmiare tempo e denaro, nel quadro di una riduzione complessiva degli impatti della mobilità sull'ambiente e sulla salute oltreché di un utilizzo più efficiente dello spazio stradale esistente. Per questo motivo, chi si muove chiede sempre più intermodalità e soluzioni per il cosiddetto *primo e ultimo miglio*, complementari all'uso dei sistemi di trasporto rapido di massa come treno, metropolitana etc.

Vi è poi una generale tendenza a considerare la condivisione, piuttosto che il possesso dei veicoli, come la chiave per accedere ad uno stile di mobilità multimodale in cui ogni veicolo è utilizzato quando e dove serve ma anche per quello che può fare al meglio.

Ancora, le città di oggi si confrontano con i limiti di una mobilità urbana costruita intorno all'uso dell'auto privata (con un solo passeggero a bordo) e sono costantemente alla ricerca di soluzioni che da una parte riducano gli impatti della mobilità e dall'altra innalzino costantemente l'accessibilità e la vivibilità del proprio territorio.

Ecco che l'uso di veicoli di piccolo peso e ingombro, a zero emissioni, facilmente condivisibili come lo sono i dispositivi di micromobilità, rappresenta un'opportunità strategica per promuovere una mobilità sempre più sostenibile.

Modalità di attuazione e strumenti operativi per la circolazione sperimentale dei monopattini elettrici

La Legge di Bilancio 2019 (LEGGE 30 dicembre 2018, n. 145) prevede all'articolo 1, comma 102, la *circolazione sperimentale* di alcuni dispositivi leggeri ed elettrici.

Nella Tabella seguente si riportano i principali requisiti tecnici/prestazionali per la circolazione in sicurezza dei monopattini elettrici, gli ambiti stradali consentiti, i requisiti degli utenti e le norme di comportamento utili per l'avvio della sperimentazione.

Requisito tecnico/prestazionale	Necessario/ammesso - Non necessario/Non ammesso	Specifiche
Altezza massima		125 cm
Larghezza massima		90 cm
Lunghezza massima		120 cm
Peso massimo		50 kg
Ruote	Ammessi pneumatici ad aria, in gomma dura o materiale composito	max 19 pollici
Sellino	Ammesso	
Dispositivo acustico	Necessaria la segnalazione acustica (campanello meccanico o acustico elettrico)	
Dispositivo luminoso anteriore	Necessarie luci bianche o gialle	
Dispositivo luminoso posteriore	Necessarie luci rosse e	
Velocità massima	Necessaria	25km/h attraverso limitatore di velocità
Tachimetro	Ammesso	Prevedere un dispositivo che permette all'utente di circolare al di sotto del limite di velocità massima, per es. limite max nelle aree pedonali.
Potenza massima nominale		500W

Requisito tecnico/prestazionale	Necessario/ammesso - Non necessario/Non ammesso	Specifiche
Freni	Necessario dispositivo frenante elettrico o meccanico che agisca in maniera pronta ed efficace almeno su una delle ruote	
Certificazione tecnica direttiva 42/2006	Necessaria; a carico del costruttore dei dispositivi	
Batterie	Ammesse	Batterie a litio con certificazione MSDS che indichi la classe di infiammabilità

Requisiti per l'utilizzo	Necessario/ammesso Non necessario/Non ammesso	Specifiche
Limite di età	Necessario	16 anni
Patente	Non necessaria	
Casco	Ammesso	
Copertura assicurativa	Ammessa	Possibile prevedere forme di assicurazione per la responsabilità civile che coprano i danni da circolazione a se stessi e a terzi; presente oggi per alcuni servizi di bikesharing
Trasporto di un secondo passeggero	Non ammesso	Guida singola
Trasporto merci	Non ammesso	
Uso di dispositivi mobili durante la guida	Ammesso	Consentiti solo per l'utilizzo del navigatore; il dispositivo mobile deve essere agganciato al veicolo

Requisiti alla circolazione	Necessario/ammesso Non necessario/Non ammesso	Specifiche
Circolazione su strada	Ammessa	25km/h
Circolazione su piste ciclabili	Ammessa	25km/h
Circolazione su aree pedonali	Ammessa	8km/h
Circolazione su marciapiedi	Non ammesso	
Circolazione in zone ad alto rischio per la circolazione (galleria, sottopassaggi, strade con marcia in file parallele)	Non ammesso	
Infrastruttura parcheggio	Ammessa	
Sosta sui marciapiedi	Non ammessa	Salvo diversa indicazione del Comune. In mancanza di apposite attrezzature di parcheggio, il Comune può consentire la sosta dei dispositivi sui marciapiedi e all'interno delle aree pedonali purchè non rechi intralcio ai pedoni e non sia posizionata lungo i percorsi podotattili.

Riforma del Codice della Strada

Perché la micromobilità e in particolare l'uso condiviso del monopattino elettrico possa rappresentare un'opportunità strategica per la mobilità sostenibile del nostro paese è necessario intervenire sull'attuale Codice della Strada.

Si ritiene, a tale proposito, che l'estensione della definizione di "velocipede" già presente nel CdS, già modificata in passato per inserire le biciclette a pedalata assistita, sia il luogo privilegiato per l'inserimento del monopattino elettrico quale veicolo classificato dal Codice della Strada ai sensi dell'art. 47, comma 1.

L'ampliamento nell'articolo 50 comma 1 è funzionale a parificare la regolamentazione di questo nuovo veicolo alle previsioni che riguardano il velocipede, cui viene assimilato.

Considerate le particolarità del monopattino elettrico e, più in generale, dei dispositivi di micromobilità, di seguito si inseriscono le proposte di integrazioni o le modifiche agli articoli del CdS che riguardano il velocipede.

N° articolo	Testo attuale Articolo	Integrazione	Modifica
Art. 50 Velocipedi	1. 1. I velocipedi sono i veicoli con due ruote o più ruote funzionanti a propulsione esclusivamente muscolare, per mezzo di pedali o di analoghi dispositivi, azionati dalle persone che si trovano sul veicolo; sono altresì considerati velocipedi le biciclette a pedalata assistita, dotate di un motore ausiliario elettrico avente potenza nominale continua massima di 0,25 KW la cui alimentazione è progressivamente ridotta ed infine interrotta quando il veicolo raggiunge i 25 km/h o prima se il ciclista smette di pedalare.	-	-
-	-	1.2 Sono altresì considerati velocipedi i dispositivi elettrici innovativi concepiti per il trasporto di una sola persona dotati di almeno due ruote in linea che hanno una velocità massima di 25 km/h, con possibilità di autolimitazione a 8 km/h	-
-	2. I velocipedi non possono superare 1,30 m di larghezza, 3 m di lunghezza e 2,20 m di altezza.	-	-

N° articolo	Testo attuale Articolo	Integrazione	Modifica
Art. 68 Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi	1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici, nonché:	-	1. I velocipedi devono essere muniti di pneumatici ad aria, in gomma dura o materiale composito, nonché:
	a) per la frenatura: di un dispositivo indipendente per ciascun asse che agisca in maniera pronta ed efficace sulle rispettive ruote;	-	-
		a-bis) Nel caso di dispositivi di cui all'articolo 50 comma 1.2 e' necessario il dispositivo frenante elettrico o meccanico che agisca in maniera pronta ed efficace almeno su una delle ruote	-
	b) per le segnalazioni acustiche: di un campanello;	-	-
	c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, sui pedali devono essere applicati catadiottri gialli ed analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.	-	c) per le segnalazioni visive: anteriormente di luci bianche o gialle, posteriormente di luci rosse e di catadiottri rossi; inoltre, nel caso di veicoli a pedali, su questi ultimi devono essere applicati catadiottri gialli e analoghi dispositivi devono essere applicati sui lati.
		c bis) Per i dispositivi di cui all'articolo 50 comma 1.2, le segnalazioni visive mediante catadiottri gialli devono essere applicati in entrambi i lati del dispositivo.	
	2. I dispositivi di segnalazione di cui alla lettera c) del comma 1 devono essere presenti e funzionanti nelle ore e nei casi previsti dall'art. 152, comma 1.	-	-
	3. Le disposizioni previste nelle lettere b) e c) del comma 1 non si applicano ai velocipedi quando sono usati durante competizioni sportive.	-	-
4. Con decreto del Ministro dei lavori pubblici sono stabilite le caratteristiche costruttive, funzionali nonché le modalità di omologazione dei velocipedi a più ruote simmetriche che consentono il trasporto di altre persone oltre il conducente.	-	-	

N° articolo	Testo attuale Articolo	Integrazione	Modifica
Art. 68 Caratteristiche costruttive e funzionali e dispositivi di equipaggiamento dei velocipedi	5. I velocipedi possono essere equipaggiati per il trasporto di un bambino, con idonee attrezzature, le cui caratteristiche sono stabilite nel regolamento.	-	5. I velocipedi, ad eccezione dei dispositivi di cui all'articolo 50 comma 1.2, possono essere equipaggiati per il trasporto di un bambino, con idonee attrezzature, le cui caratteristiche sono stabilite nel regolamento.
	6. Chiunque circola con un velocipede senza pneumatici o nel quale alcuno dei dispositivi di frenatura o di segnalazione acustica o visiva manchi o non sia conforme alle disposizioni stabilite nel presente articolo e nell'articolo 69, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 24 a euro 97.	-	-
	7. Chiunque circola con un velocipede di cui al comma 4, non omologato, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 41 a euro 168.	-	-
	8. Chiunque produce o mette in commercio velocipedi o i relativi dispositivi di equipaggiamento non conformi al tipo omologato, ove ne sia richiesta l'omologazione, è soggetto, se il fatto non costituisce reato, alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 419 a euro 1.682.	-	-

N° articolo	Testo attuale Articolo	Integrazione	Modifica
Regolamento Art. 68: Art. 223. - Dispositivi di frenatura e di segnalazione acustica dei velocipedi (artt. 68, 69 C.s.).	1. I dispositivi indipendenti di frenatura, l'uno sulla ruota anteriore e l'altro su quella posteriore, possono agire sia sulla ruota (pneumatico o cerchione) sia sul mozzo, sia, in genere, sugli organi di trasmissione.	-	-
		1 bis) Nel caso di dispositivi di cui all'articolo 50 comma 1.2 il dispositivo frenante meccanico può agire su una ruota sola, su pneumatici sia ad aria, in gomma dura o materiale composito, o sul motore.	
	2. Il comando del freno può essere tanto a mano quanto a pedale.	-	-
	3. La trasmissione fra comando e freni, può essere attuata con sistemi di leve rigide a snodo, con cavi flessibili o con sistemi di trasmissione idraulica.	-	-
	4. I sistemi di cui ai commi 1, 2 e 3 possono essere applicati sia internamente sia esternamente alle strutture del veicolo.	-	-
	5. Il suono emesso dal campanello deve essere di intensità tale da poter essere percepito ad almeno 30 m di distanza.	-	-

N° articolo	Testo attuale Articolo	Integrazione	Modifica
Regolamento Art. 68: Art. 224. - Dispositivi di segnalazione visiva dei velocipedi (artt. 68, 69 C.s.).	1. La luce anteriore consiste in un fanale a luce bianca o gialla, ad alimentazione elettrica, posto ad una altezza compresa tra un minimo di 30 cm ed un massimo di 100 cm da terra ed orientato in modo che l'asse ottico incontri il terreno antistante il velocipede a non oltre 20 m.	-	-
	2. La luce emessa deve dare un illuminamento, misurato su uno schermo verticale posto a 10 m avanti al fanale, maggiore o eguale a 2 lux nel punto corrispondente alla proiezione sullo schermo del centro del fanale e su una linea orizzontale passante per detto punto per una estensione di 1 metro a destra e di 1 metro a sinistra di esso. In nessun punto dello schermo situato a 60 cm al di sopra di detta orizzontale l'illuminamento deve superare 5 lux.	-	-
	3. La luce di posizione posteriore rossa, ad alimentazione elettrica, deve trovarsi sul piano di simmetria del velocipede, ad altezza da terra non superiore a 1 m, comunque non al di sotto del dispositivo a luce riflessa, ed avere il fascio luminoso diretto verso l'indietro, con l'asse orizzontale contenuto nel suddetto piano di simmetria.	-	-
	4. La visibilità verso l'indietro deve essere assicurata entro un campo di ± 15 gradi in verticale e di ± 45 gradi in orizzontale.	-	-
	5. L'intensità della luce emessa non deve essere inferiore a 0,05 candele entro un campo di ± 10 gradi in verticale e di ± 10 gradi in orizzontale.	-	-
	6. Il dispositivo catadiottrico posteriore a luce riflessa rossa deve essere montato su idoneo supporto con l'asse di riferimento orizzontale e parallelo al piano verticale longitudinale di simmetria del veicolo. Non deve esservi ostacolo alla propagazione della luce tra il dispositivo e l'occhio dell'osservatore situato nello spazio comune a due diedri ortogonali i cui spigoli, uno orizzontale e l'altro verticale, passano per il centro della superficie riflettente con angoli rispettivamente di ± 45 gradi e di ± 15 gradi. Il dispositivo deve essere posto ad una altezza non superiore a 90 cm da terra misurata tra il bordo superiore del dispositivo ed il terreno, e deve essere di forma tale che possa essere iscritto in un rettangolo con lati le cui lunghezze siano in rapporto non superiore a due. Il dispositivo può essere abbinato alla luce di posizione posteriore, purché le superfici luminose dei due dispositivi restino separate.	-	-
	7. I dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla, da applicare sui due fianchetti di ciascun pedale e gli analoghi dispositivi da applicare sui due lati di ciascuna ruota, devono essere montati in modo che le superfici utili siano esterne ai pedali ed alle ruote, rispettivamente perpendicolari ai piani dei pedali e paralleli ai piani delle ruote e di forma tale che possano essere iscritti in un rettangolo con lati le cui lunghezze siano in rapporto non superiore ad otto.		
		7-bis I dispositivi catadiottrici a luce riflessa gialla sui dispositivi di cui all'art. 50 comma 1.2, da applicare sui fianchi, sono di forma tale che possano essere iscritti in un rettangolo con lati le cui lunghezze siano in rapporto non inferiore ad otto.	
	8. I valori minimi di intensità luminosa, in millicandele riflesse per ogni lux di luce bianca incidente sui vari dispositivi, ed in funzione dei diversi angoli d'incidenza e di divergenza devono essere quelli indicati nell'appendice IV, comma 1, del presente titolo.	-	-
	9. Le caratteristiche del materiale riflettente dei dispositivi catadiottrici a luce rossa e a luce gialla sono quelle di cui alla suddetta appendice, commi 2, 3 e 4.	-	-
	10. I tipi di dispositivi previsti dalla suddetta appendice devono essere omologati dal Ministero dei lavori pubblici - Ispettorato generale per la circolazione e la sicurezza stradale e devono portare stampigliati, in posizione visibile, gli elementi di cui all'articolo 192, comma 7, e, qualora agli effetti del montaggio sia prescritta una determinata posizione, la dicitura "alto" od altra simile.	-	-

N° articolo	Testo attuale Articolo	Integrazione	Modifica
Regolamento Art. 68: Art. 225. - Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui velocipedi (artt. 68, 69 C.s.).	Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui velocipedi (artt. 68, 69 C.s.).		Caratteristiche costruttive delle attrezzature per il trasporto dei bambini sui velocipedi (artt. 68, 69 C.s.) ad eccezione dei dispositivi di cui all'articolo 50 comma 1.2.
N° articolo	Testo attuale Articolo	Integrazione	Modifica
Art. 182. Circolazione dei velocipedi.	1. I ciclisti devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila, salvo che uno di essi sia minore di anni dieci e proceda sulla destra dell'altro.	1-bis Gli utilizzatori dei dispositivi di cui all'art. 50 comma 1.2 devono procedere su unica fila in tutti i casi in cui le condizioni della circolazione lo richiedano e, comunque, mai affiancati in numero superiore a due; quando circolano fuori dai centri abitati devono sempre procedere su unica fila.	-
	2. I ciclisti devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio almeno con una mano; essi devono essere in grado in ogni momento di vedere liberamente davanti a sé, ai due lati e compiere con la massima libertà, prontezza e facilità le manovre necessarie.	-	-
	3. Ai ciclisti è vietato trainare veicoli, salvo nei casi consentiti dalle presenti norme, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.	-	-
	4. I ciclisti devono condurre il veicolo a mano quando, per le condizioni della circolazione, siano di intralcio o di pericolo per i pedoni. In tal caso sono assimilati ai pedoni e devono usare la comune diligenza e la comune prudenza.	-	-
	5. È vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. È consentito tuttavia al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'articolo 68, comma 5.	-	5. È vietato trasportare altre persone sul velocipede a meno che lo stesso non sia appositamente costruito e attrezzato. È consentito tuttavia, ad eccezione dei dispositivi di cui all'art. 50 comma 1.2, al conducente maggiorenne il trasporto di un bambino fino a otto anni di età, opportunamente assicurato con le attrezzature, di cui all'articolo 68, comma 5

N° articolo	Testo attuale Articolo	Integrazione	Modifica
Art. 182. Circolazione dei velocipedi.	6. I velocipedi appositamente costruiti ed omologati per il trasporto di altre persone oltre al conducente devono essere condotti, se a più di due ruote simmetriche, solo da quest'ultimo.	-	-
	7. Sui veicoli di cui al comma 6 non si possono trasportare più di quattro persone adulte compresi i conducenti; è consentito anche il trasporto contemporaneo di due bambini fino a dieci anni di età.		
	8. Per il trasporto di oggetti e di animali si applica l'art. 170.		
	9. I velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento.		
	9-bis. Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità, di cui al comma 4-ter dell'articolo 162. (1)		
	10. Chiunque viola le disposizioni del presente articolo è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 25 a euro 99 (2). La sanzione è da euro 41 a euro 168 quando si tratta di velocipedi di cui al comma 6.		
		11. I dispositivi di cui all'art. 50 comma 1.2 non possono essere condotti da minori di 16 anni.	
		9-bis. Il conducente di velocipede di cui all'art. 50 comma 1.2 nelle aree pedonali di cui all'art. 3 comma 2 non può superare la velocità di 8 km/h.	

Raccomandazioni utili per l'attività di sharing in ambito urbano

- Obbligo per gli operatori autorizzati di possedere un'adeguata polizza a copertura della responsabilità civile, con massimali di copertura almeno pari a €5.000.000,00 per la RCT, inclusa la copertura dei danni alle strutture, dei danni subiti dagli utilizzatori del servizio e dei danni al driver per rischio conducente;
- In accordo con le amministrazioni comunali, possono essere predefinite delle aree in cui è obbligatorio viaggiare ad una velocità ridotta, pari a 8 km/h come ad esempio nelle aree pedonali. La velocità può ridursi in automatico o su input dell'utente.
- Attività di sharing: protocolli d'intesa con i Comuni secondo modelli adottati già oggi per le altre attività di car e bikesharing

I componenti del Gruppo di lavoro

- Massimo Ciuffini, Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile – ciuffini@susdef.it
- Matteo Corasaniti, Flash - matteo.corasaniti@goflash.com
- Aurora Di Sepio, per conto di hive - a.disepio@clickutility.it
- Michele Francione, Bitmobility - michele.f@bitmobility.it
- Giovanni Gentile, FIGO - Free Intelligent Go - gg@figoitaly.com
- Valeria Gentili, Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile – gentili@susdef.it
- Andrea Giaretta, dott, andrea@ridedott.com
- Alessandro Tommasi, Lime - alessandro@limebike.com

Roma, Aprile 2019



Allegato A - Confronto internazionale sull'uso del monopattino

Nel seguente allegato, quale punto di riferimento utile per il legislatore, è riportata sinteticamente la regolamentazione dei veicoli di micromobilità in alcuni paesi.

1.1.1 Unione Europea

Attualmente non esiste un quadro regolatorio comune per i monopattini nell'Unione Europea. Le direttive sui trasporti si concentrano su veicoli di velocità inferiore a 6 km/h o superiore, ma che abbiano almeno un posto a sedere. I monopattini elettrici sembrano quindi non rientrare nel campo di applicazione della Direttiva.

1.1.2 Portogallo

A livello nazionale, in Portogallo i servizi di sharing mobility sono oggetto di una comunicazione all'IMT (Istituto per la Mobilità e i Trasporti), mentre che le condizioni generali applicate dalle società di condivisione agli accordi con gli utenti devono essere valutate dall'AMT (Autorità per la Mobilità e i Trasporti).

A livello locale, alcune piattaforme stanno firmando/negoziando accordi di collaborazione con i comuni. Ad oggi nessuna città ha varato regolamenti specifici per i monopattini, tuttavia Porto ne sta redigendo uno. Il regolamento stabilisce requisiti di base per l'azienda, tra i quali: operare con un numero minimo di veicoli; dimostrare di avere una situazione fiscale e previdenziale regolare; avere un sistema elettronico di prenotazione; avere una linea telefonica disponibile h24 per il servizio clienti. I protocolli d'intesa con i Comuni non sono obbligatori, ma il dialogo con le città da parte delle piattaforme permette di negoziare hot spot per il rilascio dei mezzi, l'utilizzo dello spazio pubblico, linee di comunicazione etc.

La rapida diffusione dei mezzi di micromobilità nelle città portoghesi potrebbe presto portare alla discussione di proposte di modifica del Codice della Strada. Stando alla normativa vigente, in Portogallo è vietato guidare e parcheggiare monopattini sui marciapiedi, ad eccezione dei casi in cui è necessario accedere ad un edificio, ma è consentito guidare ai lati della strada, purché ciò non disturbi o metta in pericolo i pedoni. Di fatto, come regola generale, gli utenti sono legittimati a guidare i monopattini sulla strada, seguendo regole di guida specifiche. Ad esempio, gli utenti sono tenuti a guidare sul lato destro della strada, con una distanza sufficiente dal marciapiede e a condizione che non metta in pericolo la circolazione stradale. Qualora vi siano delle piste ciclabili, i monopattini devono circolare preferibilmente su di esse. In base al codice della strada, i ciclisti devono obbligatoriamente indossare il casco di sicurezza, mentre a dicembre l'Autorità Nazionale per la Sicurezza Stradale ha rilasciato una dichiarazione secondo cui per i monopattini i caschi di sicurezza non sono obbligatori, ma solo raccomandati.

1.1.3 Francia

Prima dell'arrivo delle piattaforme, in Francia non esisteva una regolamentazione specifica per i monopattini elettrici. Con lo sviluppo del servizio in diverse città, i funzionari comunali hanno agito principalmente per la stesura di regole puntuali o talvolta per bandire tutte le piattaforme. Ad oggi i funzionari locali hanno competenza sulla normativa, mentre le istituzioni nazionali – sia a livello ministeriale che parlamentare - stanno lavorando alla definizione di un quadro nazionale. Infatti, le competenze per la regolamentazione sono sia nazionali, per definizione del quadro generale di regole, che locali, per quanto riguarda istanze specifiche quali parcheggi, numero di veicoli, e numero di operatori.

Il tema principale della regolamentazione, tuttavia, è locale e riguarda i requisiti per operare che sono diversi in ogni città. In generale, si tende ad attuare un sistema di permessi attraverso rigorosi requisiti e uno stretto controllo da parte dei funzionari locali. In Francia c'è ampio consenso sull'autorizzazione per i monopattini a circolare sulle piste ciclabili, e qualora queste non siano presenti, anche su strada. Resta ancora delicata e discussa la questione delle definizioni delle aree di parcheggio.

Al momento le istituzioni nazionali stanno lavorando a un decreto, che sarà pubblicato nelle prossime settimane, per la definizione del quadro generale del Codice delle Strada e le relative attrezzature di protezione obbligatorie da indossare anche per chi guida monopattini.

1.1.4 Belgio

In Belgio le norme in materia di mobilità dovrebbero essere di competenza regionale. Tuttavia, le decisioni specifiche in materia di concessioni e permessi sono di competenza comunale in quanto riguardano la gestione dello spazio pubblico, l'ambiente e la sicurezza stradale. Nelle Fiandre, ad esempio, le città sono attualmente l'unica autorità di regolamentazione, in assenza di un quadro regionale sulla mobilità condivisa. A Bruxelles, date le piccole dimensioni della regione e la natura intercomunale dell'attività, il governo regionale ha intrapreso un'iniziativa normativa, rimanendo in stretta collaborazione con le altre autorità locali. Bruxelles ha elaborato di gran lunga una delle migliori normative in materia, stabilendo dei requisiti di base per l'ingresso nel mercato degli operatori. Inoltre, a partire dal 1° febbraio, il noleggio di un parco veicoli di almeno 50 biciclette, monopattini e altri veicoli a due ruote sarà soggetto al conseguimento della patente.

1.1.5 Gran Bretagna

Ad oggi, esiste una normativa nazionale che vieta l'uso dei monopattini elettrici su strade e marciapiedi. Per essere legali, i monopattini necessitano delle stesse approvazioni, attrezzature e assicurazioni di una piccola moto. Attualmente, si discute la possibilità di modificare questo regolamento, ma si tratta di fasi molto precoci. È probabile che in futuro il governo cerchi di autorizzare zone di prova per i veicoli di micromobilità. Qualora queste fossero regolate e legalizzate, le città tuttavia deterranno comunque il controllo sullo spazio pubblico e sui marciapiedi.

1.1.6 Irlanda

In Irlanda i monopattini si trovano in una “zona grigia” ma legale. I mezzi completamente elettrici sono illegali a livello nazionale. Diversamente, i veicoli che utilizzano un mix di alimentazione a batteria e manuale (come monopattini) non lo sono. Le città detengono l’autorità sui marciapiedi, senza però avere alcuna giurisdizione sulla legalità dell’uso dei monopattini su strada/piste ciclabili.

1.1.7 Danimarca

I monopattini sono stati ufficialmente resi legali il 12 gennaio 2019. Non vi è alcun obbligo per la circolazione su strada o per le piattaforme, ma in molte città ci sono dei bandi per i servizi di sharing sul proprio territorio. Esistono leggi nazionali sui limiti di velocità, nelle quali è specificato che i monopattini dovrebbero mantenere una velocità bassa in caso di circolazione su piste ciclabili o strade, dovrebbero essere dotati obbligatoriamente di attrezzature di sicurezza, quali i riflettori e le luci. Attualmente tuttavia le città danesi sono in ritardo nell’attuazione della normativa nazionale.

1.1.8 Svezia

I monopattini sono inseriti in una categoria simile a quella delle biciclette e delle e-bike. Possono dunque essere guidati su strade e piste ciclabili. Le città controllano i marciapiedi, ma fintanto che i monopattini sono utilizzati con rispetto, non hanno ancora attuato provvedimenti ad hoc per limitarne l’utilizzo.

1.1.9 Germania

È attualmente in corso l’elaborazione di una regolamentazione nazionale (che dovrebbe essere completata entro l’estate 2019) e modificherà il codice della strada, con la quale i monopattini elettrici diventeranno una nuova categoria di “veicoli a motore”. Al momento il dibattito verte su:

- omologazione all’Autorità Federale Tedesca per il Trasporto Automobilistico (KBA);
- definizione dei permessi di circolazione e dei limiti di velocità. La normativa attualmente prevede la circolazione su pista ciclabile e, qualora questa non sia disponibile, la circolazione su strada con limite massimo di 20 km/h;
- definizione dei criteri per la conduzione del veicolo che attualmente prevedono: età minima di 15 anni; il possesso della patente di guida per ciclomotori o auto; assicurazione e targa; l’accessorio sul veicolo di due freni separati con spazio di frenata minimo, catarifrangenti e campanello.

Le città possono approvare bandi per evitare di avere troppi veicoli per lo sharing in strada o pubblicare codici di condotta per “regolamentare” a livello locale i monopattini.

1.1.10 Austria

Nell’ambito dei permessi di circolazione, la regolamentazione dei monopattini è di competenza della Confederazione. Attualmente, una nuova normativa è in fase di elaborazione e la sua approvazione è prevista per l’estate 2019. In attesa di una regolamentazione, c’è la necessità di modificare lo status dei monopattini, considerati attualmente come “giocattolo” a “e-bike”. Nel frattempo, le città e i rispettivi stati possono mettere i monopattini su un piano di parità con le e-bike (come è successo

a Vienna). Le città possono anche lanciare bandi che regolano l'uso dei monopattini, l'utilizzo del casco e la velocità.

1.1.11 Svizzera

La sicurezza stradale è regolamentata a livello nazionale e controllata dalle autorità cantonali/comunali. Diversamente, l'uso dello spazio pubblico è regolamentato a livello locale e attualmente non ci sono iniziative a livello per regolamentare i monopattini. La città di Zurigo sta attualmente rivedendo la regolamentazione sull'uso dello spazio mettendo a punto bandi che coprono le dimensioni massime della flotta, le tariffe per l'uso dello spazio pubblico e gli standard di qualità. Sempre a Zurigo, esistono problematiche locali in quanto i monopattini non rientrano attualmente nella categoria delle biciclette quando utilizzano lo spazio pubblico, ad esempio nell'utilizzo dei parcheggi, comportando il rischio di sequestro da parte della polizia locale. A Basilea, invece, è stato adottato un regolamento che prevede la massima dimensione della flotta, la condivisione dei dati, l'istantaneità nelle comunicazioni con le autorità.

1.1.12 Grecia

In Grecia non esiste una normativa chiara sui monopattini elettrici ed il tema non è di rilevanza nazionale. Le città hanno monitorato l'intero processo di distribuzione dei monopattini sul territorio, senza tuttavia imporre obblighi rilevanti.

1.1.13 Israele

La regolamentazione dei veicoli di micromobilità elettrica in Israele è iniziata alcuni anni fa, con l'aumento della popolarità delle biciclette e dei monopattini. A causa di diversi avvenimenti, lo scorso anno il dibattito sulla regolamentazione nazionale si è inasprito per via di preoccupazioni in materia di sicurezza. La regolamentazione dei veicoli elettrici è prevalentemente nazionale, ma può essere applicata anche a livello comunale. I monopattini sono assimilati ad altre fattispecie, l'uso dei veicoli in Israele è generalmente regolamentato dall'ordinanza sul traffico e dai regolamenti che ne derivano. Questi regolamenti definiscono ciò che viene definito monopattino o bicicletta elettrica (esiste anche una norma nazionale specifica per tali veicoli). Per quanto riguarda le specifiche tecniche, che trattano anche le istruzioni e restrizioni riguardanti la guida, in Israele è richiesta per la conduzione di un monopattino:

- età minima di 16 anni;
- il rispetto del limite di velocità pari a 25 km/h;
- patente di guida;

Inoltre, alcuni comuni hanno costituito regolamentazioni locali, soprattutto per quanto riguarda le zone di parcheggio, a causa di preoccupazioni per gli spazi pubblici e la sicurezza (Tel Aviv).

L'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility

L'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility (OSM), lanciato nel settembre 2015, è promosso dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile. L'obiettivo dell'iniziativa è creare una piattaforma di collaborazione tra istituzioni pubbliche e private, operatori di mobilità condivisa e mondo della ricerca per analizzare, sostenere e promuovere il fenomeno della Sharing Mobility in Italia.

Ad oggi il network è composto da 91 membri di cui 66 operatori e 25 tra enti e istituzioni. Gli operatori che appartengono all'OSM offrono servizi di mobilità e trasporto quali¹: servizi ferroviari (n. 1), servizi di carsharing (n. 20), servizi e sistemi di bikesharing (n. 11), servizi di scootersharing (n. 6) servizi di campersharing (n.2), servizi di vansharing (n. 2), operatori di scooter, car e van pooling (n. 11), servizi di ridehailing (n. 2), Servizi di ridesplitting (n. 2), piattaforme aggregatrici di servizi di mobilità (n. 14).

l'OSM è il luogo in cui diversi soggetti, con esperienze e interessi diversificati, possono formare una visione comune di come la mobilità condivisa possa rendere maggiormente sostenibile il settore dei trasporti del paese, in particolare nell'ambito della mobilità urbana. l'OSM non è un'associazione di categoria e la voce ufficiale degli operatori è quella espressa da ciascuno di loro, singolarmente o dalle loro associazioni.

Ogni anno l'Osservatorio organizza una conferenza nazionale sul tema della mobilità condivisa e pubblica il "Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility" in cui, oltre a fatti e numeri che riguardano lo stato di diffusione e utilizzo dei servizi di sharing mobility in Italia, dedica specifici approfondimenti alla definizione dei servizi e alla formazione di un glossario condiviso, utile anche in fase di regolazione e normazione in questo campo.