

Monopattini. Evidenze, normativa e riflessioni

Di Raffaele Pongelli

I monopattini sono diventati uno tra i mezzi di locomozione dolce più diffusi, soprattutto nelle medie e grandi città.

Il corretto utilizzo di tali veicoli li inserisce tra i mezzi più convenienti e utili per la percorrenza dell'ultimo miglio, cioè della distanza finale di un percorso di viaggio compreso tra uno e due chilometri, principalmente nei piani urbanistici urbani di mobilità integrata delle smart mobility.

L'utilità dei monopattini consegue soprattutto alle caratteristiche: modeste dimensioni, che consentono di poterli trasportare anche su altri mezzi di locomozione, e la loro idoneità a essere condotti sulle piste ciclabili e nelle aree pedonali.

Oltre all'accennata utilità, tuttavia bisogna considerare anche i rischi e quindi i numeri relativi all'incidentalità: 564, 2101, 2929 e 3365, rispettivamente nel 2020, 2021, 2022 e 2023, cifre che rappresentano le persone coinvolte alla guida di un monopattino.

I numeri appena citati segnalano che al diffondersi dell'utilizzo del mezzo è corrisposta una crescita esponenziale dell'incidentalità connessa.

Per quanto riguarda il 2020, certamente hanno influito due circostanze: la prima è che rappresenta l'anno d'inizio della diffusione dei monopattini; la seconda è il lockdown di

quell'anno. Nel periodo seguente la normale dinamica del traffico e l'utilizzo crescente hanno attestato l'incidentalità su numeri sempre più significativi.

In particolare, nel 2020, su 564 sinistri c'è stato un decesso e 518 feriti; nel 2021, su 2101 incidenti ci sono stati 9 morti e 1980 contusi; nel 2022 i sinistri sono stati 2929, tra cui 16 persone decedute e 2787 ferite; infine, nel 2023, nei 3365 incidenti avvenuti, sono risultate contuse 3195 persone e ne sono morte 21.

E non si tratta di piccoli numeri, basti considerare che 3365 incidenti, concretamente significano circa 9 incidenti al giorno.

La tabella riportata qui di seguito rappresenta tutti i dati per regione nel periodo di tempo considerato, forniti dall'Area Professionale Statistica dell'Automobile Club d'Italia.

MONOPATTINI ELETTRICI												
Regione	Incidenti				Morti				Feriti			
	2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023	2020	2021	2022	2023
ABRUZZO	10	28	24	41	0	0	0	1	10	27	21	35
BASILICATA	2	2		3	0	0		0	2	3		3
CALABRIA		3	7	7		0	0	1		3	6	8
CAMPANIA	4	18	32	25	0	0	1	0	3	14	28	26
EMILIA ROMAGNA	36	211	379	411	1	1	2	1	31	195	362	385
FRIULI VENEZIA GIULIA	10	21	34	25	0	0	0	0	6	20	31	19
LAZIO	76	240	337	320	0	4	3	3	70	220	307	286
LIGURIA	4	14	25	66	0	1	1	1	3	12	24	62
LOMBARDIA	226	808	936	1155	0	1	4	3	216	776	915	1122
MARCHE	6	21	42	41	0	0	0	0	5	20	37	39
MOLISE	1		5	2	0		0	0	1		4	2
PIEMONTE	78	209	280	327	0	1	2	3	68	189	273	320
PUGLIA	39	163	165	215	0	0	0	1	35	159	158	205
SARDEGNA	6	21	36	33	0	0	1	0	6	19	30	29
SICILIA	16	80	119	111	0	0	1	2	17	78	117	111
TOSCANA	23	126	234	259	0	1	0	0	22	116	218	240
TRENTINO ALTO ADIGE	6	32	53	59	0	0	0	1	3	30	46	49
UMBRIA	1	1	11	9	0	0	0	0	1	1	11	11
VALLE D'AOSTA		1		1		0		0		1		1
VENETO	20	102	210	255	0	0	1	4	19	97	199	242
Totale complessivo	564	2101	2929	3365	1	9	16	21	518	1980	2787	3195

Analizzando detta tabella si notano immediatamente notevoli discrepanze numeriche.

Ad esempio, la quasi assenza di sinistri in Molise, Basilicata e Valle d'Aosta, a fronte dei grandi numeri di Lombardia - 1155 incidenti, tra cui 3 decessi e 1122 feriti nel 2023 – seguita da Emilia-Romagna, Lazio, Piemonte, Toscana, Veneto e Puglia.

Riflettendo sulle possibili motivazioni di una così accentuata differenza, probabilmente le più plausibili sono due. La prima è il maggiore o minore utilizzo dei monopattini nelle diverse realtà del Paese, usati ragionevolmente molto di più nelle grandi città o nelle metropoli, meno nelle città di media grandezza, poco o niente in aree meno antropizzate. La seconda è la constatazione che nelle aree molto trafficate è maggiore il rischio di incidenti, a dispetto di zone non congestionate.

I numeri, tuttavia, devono essere utilizzati per uno scopo, e quello di stretto interesse per chi si occupa di mobilità, in primis il legislatore, è di studiarli per far in modo che ci sia una cospicua riduzione degli incidenti.

Entrando nel vivo della materia in esame, il Parlamento ha predisposto fin dal 2019 interventi normativi specifici, con probabilità ritenuti dallo stesso a oggi non sufficienti, poiché nella recente modifica del codice della strada sono introdotte nuove regole per i monopattini e vi è il riordino di quelle già in vigore.

Le norme più importanti vigenti in materia di monopattini sono contenute dal comma 75 al comma 75 vicies quinquies dell'art. 1 della **legge 27 dicembre 2019, n. 160**, recante “Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022”, oggetto di successive modifiche e integrazioni, da ultimo dalla l. 24 novembre 2024 n. 177 recante “Interventi in materia di sicurezza stradale e delega al Governo per la revisione del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285”, in vigore dal 14 dicembre 2024.

Per facilitarne la comprensione, si ritiene opportuno suddividere la legge in più sezioni - con una rubrica riassuntiva in testa - a seconda dello scopo a cui sono destinati i suoi commi. Inoltre, per motivi di leggibilità, si omette il continuo riferimento all'art. 1.

La prima sezione affrontata è quella relativa ai “Requisiti Tecnici”, cui seguono tutte le altre.

“Requisiti Tecnici”.

Il *comma 75* enuncia che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, (di seguito “monopattini”), possiedono i seguenti requisiti: le caratteristiche costruttive definite con Decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, (attualmente è vigente il D. M. 4 giugno 2019); l'assenza di posti a sedere; un motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kw; il segnalatore acustico; il regolatore di velocità; la marcatrice “CE” prevista dalla direttiva 2006/42/CE.

Occorre precisare che il D.M. citato riporta la dicitura “sperimentazione”, giacché la legge 30 dicembre 2018, n. 145 ha introdotto in via sperimentale la circolazione su strada dei dispositivi per la mobilità dolce. I monopattini non appartengono più alla sperimentazione e quindi il riferimento per essi è da intendersi superato.

Tornando alla l. 160/2019, secondo il disposto del *comma 75 bis*, a decorrere dal 30 settembre 2022 i monopattini commercializzati in Italia devono essere dotati di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. I monopattini già in circolazione prima di tale data, per poter continuare a circolare, devono essere adeguati a tali prescrizioni.

I requisiti sono da ritenersi indispensabili per la qualificazione e la commercializzazione del monopattino.

“Comportamento alla guida”.

I conducenti dei monopattini devono avere libero l'uso delle braccia e delle mani – *comma 75 duodecies* - e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani.

La *ratio legis* intende scoraggiare i comportamenti pericolosi alla guida.

“Guida notturna e in condizioni di poca visibilità”.

Dalla mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità - *comma 75 sexies e septies* - e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini possono circolare su strada pubblica solo se provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. I monopattini devono essere altresì dotati posteriormente di catadiottri rossi. A tal proposito, il conducente deve indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità.

“Requisiti d'età e obbligo del casco”.

I monopattini possono essere condotti solo da persone che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età, con l'obbligo di indossare il casco – *commi 75 octies e novies* -.

L'obbligo del casco per tutti i conducenti è stato introdotto dalla recente legge di modifica del codice della strada.

“Limiti di circolazione”.

La circolazione dei monopattini è possibile sulle strade dei centri abitati con limite di velocità non superiore a 50 chilometri orari - *comma 75 terdecies* -.

Si tratta di un'altra importante innovazione appena in vigore; precedentemente i monopattini potevano circolare in città nelle aree pedonali e sui percorsi pedonali e ciclabili, mentre fuori città era consentita la loro guida sulle piste ciclabili e sui percorsi riservati ai velocipedi.

“Limiti di velocità”.

Chi guida un monopattino non può superare il limite di velocità di 20 km/h in tutti i casi dove può circolare - *comma 75 quaterdecies* -.

“Divieti”.

È vietata la sosta sul marciapiede, salvo nelle aree individuate dai Comuni – *comma 75 quinquiesdecies* – con determinati requisiti. I monopattini possono però sostare negli stalli riservati alle biciclette, ai ciclomotori e ai motoveicoli.

I *commi 75 decies e undecies* positivizzano tre disposizioni che duole constatare spesso vengano disattese dai conducenti di questo mezzo di locomozione. In primis il divieto di trasportare altre persone, oggetti o animali, come pure di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo. In secondo luogo, il divieto di circolare sui marciapiedi, dove è consentita solamente la conduzione a mano. Infine, il divieto di circolare contromano.

La *ratio* del comma 75 *decies* potrebbe essere individuata nella ridotta stabilità del mezzo a due ruote, ancora minore se si trasportano persone o cose o se si è trainati, mentre nel comma 75 *undecies* la ragione di fondo potrebbe essere ricercata nel pericolo che si crea ai pedoni presenti nel marciapiede. In ultimo, in caso di circolazione contromano, la motivazione della scelta potrebbe consistere nel più alto rischio di incidenti con questo comportamento.

“Sanzioni”.

Il sistema sanzionatorio è normato dai *commi 75 duodevicies e seguenti*. Tralasciando le diverse fattispecie previste, a cui si rinvia, in questa sede si evidenzia come il *comma 75 vicies bis* disponga che, ai fini delle sanzioni di cui ai commi da 75 a 75 *vicies quinquies*, si applichino le disposizioni del titolo VI del codice della strada.

In pratica, per gli aspetti in materia sanzionatoria non previsti dalla l. 160/2019 si applica il titolo VI del cds.

“Nuovi obblighi”

Oltre al casco per tutti i conducenti, già accennato, va segnalata l'introduzione, a partire dal 14 dicembre 2024, del contrassegno identificativo, previsto dal *comma 75 vicies quater*, e dell'obbligo dell'assicurazione per la responsabilità civile.

Nel dettaglio i proprietari di monopattino sono tenuti a richiedere il rilascio di contrassegno plastificato, non rimovibile, tale da identificare univocamente il monopattino. Il contrassegno contiene una combinazione alfanumerica, associata ai dati del proprietario, e deve essere esposto in modo visibile.

Il *comma 75 vicies quinquies* introduce l'obbligo di stipulare una copertura assicurativa per la responsabilità civile verso terzi in capo al proprietario del monopattino, così come prevista per i ciclomotori, i motoveicoli, gli autoveicoli etc.

Il legislatore probabilmente ha ritenuto necessario inserire tale misura, in considerazione dell'alto tasso di sinistri che vedono coinvolti i monopattini.

“Norma di Chiusura”.

Per il *comma 75 quinquies*, i monopattini, per quanto non previsto dalla legge in analisi, sono equiparati ai velocipedi.

Vale a dire si applica ad essi, in via residuale, la normativa dedicata alle biciclette presente nel codice della strada.

Terminata la disamina della l. 160/2019, per completezza occorre esaminare il **Decreto Dirigenziale 18 agosto 2022 del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili**, recante “*Normativa tecnica relativa ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica*”.

L'*art. 1* definisce il monopattino come il “veicolo a due assi con un solo motore elettrico, dotato di manubrio e non dotato di sedile”.

Gli *artt. 2, 3 e 4* enunciano le caratteristiche tecniche e le specifiche che esso deve possedere. Tra queste se ne pongono all'attenzione alcune, come il diametro minimo delle ruote, che deve essere di 203,2 mm (8"); oppure le sue dimensioni massime, che devono essere di 2 m di lunghezza, 0,75 m di larghezza nel suo punto più largo e 1,5 m

di altezza. Infine si specifica che il suono del campanello deve poter essere percepito ad almeno 30 m di distanza.

In conclusione, come si evince da quanto esposto la materia è piuttosto articolata e complessa, pertanto per ulteriori approfondimenti si rinvia alla normativa e alla giurisprudenza citata e a quella di specifico riferimento.