

MICROMOBILITÀ, COSA PREVEDE LA NORMATIVA

È PARTITA RECENTEMENTE LA SPERIMENTAZIONE DELLA MICROMOBILITÀ ELETTRICA (MONOPATTINI, HOVERBOARD ECC.). LA NORMATIVA È MOLTO RESTRITTIVA RIGUARDO ALLE AREE DOVE I MEZZI POSSONO ESSERE CONDOTTI E RESTANO DA CHIARIRE ALCUNI ASPETTI RELATIVI ALLE RESPONSABILITÀ IN CASO DI INCIDENTE.

In alcune città italiane, è recentemente partita la sperimentazione della cosiddetta micromobilità elettrica, ovvero di *hoverboard*, *segway*, monopattini elettrici e *monowheel*. Ciò è avvenuto sulla base di un decreto del ministero dei Trasporti del 4 giugno 2019, attuativo della legge di Bilancio 2019 (pubblicato sulla Gazzetta ufficiale, Serie generale, n.162 del 12 luglio 2019). Il decreto specifica nel dettaglio le caratteristiche dei mezzi, quelle delle aree o strade oggetto della sperimentazione e numerosi altri aspetti specifici.

Durante la sperimentazione, di durata massima biennale, i mezzi in questione possono circolare in ambito urbano, previa delibera comunale, esclusivamente su aree pedonali, percorsi pedonali e ciclabili, piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata, zone a 30 km/h e strade con limite di velocità di 30 km/h.

I *monowheel* e gli *hoverboard* sono ammessi solo nelle aree pedonali e a velocità inferiori a 6 km/h. Nelle aree pedonali potranno circolare anche i *segway* e i monopattini, ma sempre entro i 6 km/h. *Segway* e monopattini sono ammessi anche su percorsi pedonali e ciclabili, piste ciclabili in sede propria e zone 30 e strade con limite di velocità di 30 km/h, a velocità non superiore a 20 km/h. Tutti i mezzi devono essere dotati di regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di velocità previsti. I Comuni che intendano avviare la sperimentazione devono prevedere un'apposita segnaletica, aree dedicate per la sosta e – aspetto questo della massima importanza – una specifica e attenta campagna di informazione preventiva. Come per guidare una bicicletta, almeno ai maggiorenni non è richiesta una patente per condurre questi mezzi.

L'art. 6 del Dm disciplina le principali regole di comportamento cui gli utilizzatori sono tenuti, nei seguenti termini:



1. *Nell'ambito della sperimentazione della circolazione su strada, i dispositivi per la micromobilità elettrica possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto la maggiore età o, se minorenni, che siano titolari almeno di patente di categoria AM.*
2. *È in ogni caso vietato il trasporto di passeggeri o cose ed ogni forma di traino.*
3. *Gli utilizzatori devono mantenere un andamento regolare, in relazione al contesto di circolazione e devono evitare manovre brusche ed acrobazie.*
4. *Gli utilizzatori devono attenersi alle istruzioni d'uso riportate nel manuale di ciascun dispositivo per la micromobilità elettrica nonché, in caso di noleggio, alle prescrizioni del locatore.*
5. *Quando (...) è ammessa la circolazione di dispositivi per la micromobilità elettrica nelle aree pedonali, gli utilizzatori non possono superare la velocità di 6 km/h: a tal fine deve essere attivato il limitatore di velocità (...)*
8. *Dopo il tramonto del sole e mezz'ora prima del suo sorgere, il conducente di dispositivi auto-bilanciato del tipo segway o non autobilanciato del tipo monopattino elettrico che circolino su strade ricadenti in zona 30, su strade ove è previsto un limite di velocità massimo di 30 km/h o su pista*

ciclabile hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità.

Una cosa va detta subito: la micromobilità, pur avendo un aspetto molto moderno e *cool*, è una risposta molto parziale e riduttiva alla sfida verso una mobilità sostenibile. Sfida che può essere vinta solo se si perseguono contemporaneamente due pilastri fondamentali, fra loro sinergici e complementari: miglioramento e innovazione nel trasporto pubblico di massa; politiche attive di disincentivazione dell'uso dell'auto privata.

Per il resto, può essere interessante chiedersi cosa accada in caso di incidente che causi danni alla persona, che si tratti del conducente del monopattino ovvero di un passante o ciclista "investiti" dal mezzo di micromobilità.

Come in ogni caso di incidente, andrà prima di tutto valutato "di chi sia la colpa", vale a dire quale fra le persone coinvolte nell'incidente abbia violato le norme che regolano la circolazione, ivi comprese quelle generali di prudenza. Va ricordato però subito che – come sopra osservato – la normativa in tema di micromobilità è molto restrittiva

quanto alle aree dove i mezzi in questione possono essere condotti. Pertanto, ove l'incidente si verifichi al di fuori da queste aree, si avrà una sorta di presunzione di responsabilità a carico del conducente del monopattino o simile: presunzione che potrà essere superata solo disponendo di elementi contrari molto forti.

Distinguiamo a questo punto le due situazioni opposte che potranno presentarsi.

La prima è quella in cui vi sia chiara responsabilità di un automobilista, il quale ad esempio abbia colpevolmente investito e ferito il conducente di un monopattino o simile. In questo caso la vittima otterrà comunque il risarcimento, perché l'automobilista sarà obbligatoriamente assicurato per la responsabilità civile (in caso di mancata assicurazione, risponderà il Fondo per le vittime della strada). Sul piano penale, l'automobilista potrà subire un procedimento in caso di morte o lesioni gravi della persona investita.

La seconda – e opposta – situazione è quella nella quale vi sia chiara responsabilità del conducente di un monopattino o mezzo simile, il quale ad esempio abbia colpevolmente investito e ferito un passante. In questo caso la situazione è più rischiosa per tutti. Non è detto infatti che il conducente del

monopattino o mezzo simile sia assicurato contro la responsabilità civile per la guida di questi mezzi (il decreto al riguardo è ambiguo, prevedendo una assicurazione – ma non si dice quale – a carico del gestore del servizio). Ne consegue che la vittima rischia di rimanere priva di indennizzo, nel caso in cui il conducente non sia assicurato e sia privo di mezzi economici (la stessa situazione peraltro si verifica per gli investimenti che sono responsabilità di un ciclista). Ne consegue anche, peraltro, che il conducente del monopattino responsabile per l'incidente, se non è assicurato, rischia di essere inseguito per anni o decenni da richieste di risarcimento anche ingenti. Pertanto, tutti coloro che intendono usare la micromobilità (così come tutti i ciclisti) dovrebbero assicurarsi contro la responsabilità civile, anche se questo non è obbligatorio. Si eviteranno in questo modo, con un costo modesto, problemi enormi.

I genitori dei ragazzi che usano questi mezzi, come le biciclette, devono prestare dunque attenzione all'aspetto assicurativo. Anche in questo caso, sul piano penale, il conducente del monopattino o mezzo simile potrà subire un procedimento in caso di morte o lesioni gravi della persona investita.

Insomma, un'innovazione certamente interessante, ma non priva di problemi e



di aspetti da considerare con attenzione, da parte dei Comuni, delle società che gestiscono il servizio, degli utilizzatori e – se minorenni – dei loro genitori.

Luciano Butti

B&P Avvocati
Professore a contratto di diritto internazionale dell'ambiente, Università di Padova

L'articolo è riferito alla situazione normativa al momento di andare in stampa (18 dicembre 2019)

GREEN DEAL ITALIA, DECRETO CLIMA

“BONUS GREEN” PER CHI ROTTAMA VECCHIE AUTO O MOTO ENTRO IL 31 DICEMBRE 2021

Lo scorso 10 ottobre il Consiglio dei Ministri ha approvato il “Decreto Clima”, che introduce misure urgenti per il rispetto degli obblighi previsti dalla direttiva europea per la qualità dell'aria.

Con uno stanziamento da 450 milioni di euro in tre anni, le nuove norme puntano a incentivare comportamenti e azioni virtuose, programmando una serie di interventi, idonei a coinvolgere tutti gli attori responsabili: dagli enti locali ai commercianti ai cittadini.

Sono previsti bonus e incentivi per chi adotta nuovi comportamenti orientati al rispetto dell'ambiente e della sostenibilità: primi fra tutti, il *bonus green*, un bonus mobilità per chi rottama auto e moto, ma anche incentivi per la vendita dei prodotti sfusi e alla spina, e agevolazioni per l'utilizzo di trasporto scolastico sostenibile.

Il cosiddetto *bonus green* (o *bonus mobilità*) per la rottamazione entro il 31 dicembre 2021 delle vecchie auto o motociclette ha lo scopo di rispondere agli obblighi della direttiva 2008/50/CE per la qualità dell'aria. È destinato ai cittadini che abitano in comuni che superano i limiti di emissioni inquinanti indicati dalla normativa europea e fino ad esaurimento delle risorse stanziate sarà così erogato:

- fino a 1.500 euro per la rottamazione di auto fino alla classe euro 3
- fino a 500 euro per la rottamazione di moto fino alle classi euro 2 ed euro 3.

L'incentivo può essere speso per se stessi o in favore di

persone conviventi, per abbonamenti ai mezzi del trasporto pubblico locale e regionale, ma anche per l'acquisto di biciclette, sia tradizionali sia a pedalata assistita o per l'utilizzo dei servizi di mobilità condivisa a uso individuale.

Il *bonus mobilità* rientra nel “Programma sperimentale buono mobilità” che prevede uno stanziamento complessivo di 255 milioni di euro per la mobilità sostenibile: 5 milioni di euro per l'anno 2019, 70 ciascuno per gli anni 2020 e 2021, quindi 55, 45 e 10 milioni per quelli successivi, fino al 2024.

Nel Decreto Clima sono previsti anche:

- investimenti sui mezzi ibridi elettrici per il trasporto scolastico dei bambini della scuola dell'infanzia statale e comunale
- un fondo di supporto al trasporto pubblico locale
- incentivi alle attività commerciali che dedicano spazi alla vendita di prodotti sfusi o alla spina
- misure sperimentali per la riforestazione.

(RM)

