



Foto Esquilino weblog

Lo stato dell'arte sulle ultime novità a livello nazionale e locale relativamente ai monopattini elettrici anche a seguito dei tragici incidenti mortali

L'ordinanza sindacale fiorentina, la prima intervenuta nel settore a regolamentare la materia monopattini in una situazione legislativa nazionale lacunosa, è stata vigente per un brevissimo lasso di tempo. Il provvedimento amministrativo, entrato in vigore il 1 febbraio 2021 e attuato solo fino all'8 dello stesso mese, aveva previsto l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo per tutti i monopattinisti, di cui al comma 75 dell'art. 1 legge 160/2019, che circolavano sulle strade comunali del territorio fiorentino sia che guidassero un veicolo privato sia un dispositivo in *sharing*.

L'Ordinanza è stata censurata dal TAR Toscana a causa di un vizio di forma e soprattutto di firma. Per i giudici, eventualmente, la competenza a sottoscrivere e validare un tale atto amministrativo, risulta giuridicamente non in capo al primo cittadino ma ad un soggetto tecnico, quale un Dirigente, vista la ripartizione di competenze tra materie specialistiche e quelle di indirizzo politico come previsto anche nel D. Lgs. 267/2000.

Pronuncia del Tribunale che ha costretto, almeno per ora, al *dietrofront* l'amministrazione comunale del capoluogo toscano.

In realtà, anche a seguito del primo mortale avvenuto a Firenze ad agosto 2021, si sono riacuite le esigenze di ridisegnare e comporre un quadro normativo chiaro e puntuale nell'attesa, ormai diventata troppo lunga e pericolosa, che il Parlamento nazionale approvi una legge per regolamentare l'utilizzo su strada di questi mezzi di locomozione arrivando ad equipararli più ai ciclomotori che ai velocipedi, come attualmente sono assimilati nel CdS.

Infatti, all'interno dell'attuale disegno di legge presentato alla Camera, e oggetto di esame in Commissione, tra le varie modifiche inserite quelle più importanti risultano le seguenti: l'introduzione dell'utilizzo obbligatorio del casco per tutti i conducenti indistintamente, la limitazione dell'uso del microdispositivo solo a coloro che

hanno compiuto diciotto anni, la copertura assicurativa per la responsabilità civile anche per i monopattini privati, una targatura per il corretto riconoscimento del veicolo e l'abbassamento del limite di velocità a 20 km/h in generale e 6 km/h all'interno delle aree pedonali.

Tra le varie audizioni alla IX Commissione Trasporti della Camera, spicca quella tenuta dall'ASAPS in videoconferenza il 27 luglio nell'ambito della proposta di legge C.2675 Rosso.

L'Associazione Sostenitori e Amici della Polizia Stradale, relativamente al tema della sinistrosità con coinvolgimento di conducenti (ma purtroppo anche passeggeri) di monopattini, ha portato il suo autorevole contributo tecnico e scientifico al nuovo testo di legge in discussione sui dispositivi elettrici.

Da evidenziare come l'Amministrazione Comunale di Firenze abbia bruciato nuovamente i tempi. Infatti, se non dovesse nel frattempo essere partorita un'adeguata legge nazionale improntata ad una maggiore sicurezza stradale, è già pronta una seconda Ordinanza, con entrata in vigore dal 1 dicembre 2021 in modo da pubblicizzare e dare adeguata conoscenza del dettato normativo amministrativo che riproporrà l'obbligo del casco a chi usa il mezzo di locomozione verde nelle strade gigliate. Il vincolo coercitivo, reinserito in questa seconda Ordinanza fiorentina, inizierà ad essere normativamente impegnativo e vincolante solo da fine anno per garantire a tutti, e in modo particolare alle diverse società di *sharing* presenti in città, di mettersi in regola e prevedere apposite dotazioni sui monopattini per permettere di alloggiare in sicurezza il casco una volta sostato il veicolo.

Ugualmente la Toscana, prima e unica tra le venti Regioni italiane, ha ottenuto all'unanimità dalla Giunta Regionale, durante la seduta del 30 agosto, il via libera alla proposta di legge, a firma del Governatore Giani, per un corretto e più sicuro utilizzo dei monopattini elettrici. L'approvazione della norma, anche da parte del Consiglio Regionale, consentirà tramite specifica Ordinanza, ai Sindaci e Presidenti delle Province quali "proprietari" delle strade, d'imporre l'obbligo del casco sulle arterie viarie di loro competenza. Per il Presidente è la stessa *Magna Charta* nazionale, come rivista dalla legge costituzionale n° 3/2001, che consente alla Regione di legiferare nello specifico settore attraverso i poteri concorrenziali previsti in materia di sicurezza (in questo caso sicurezza stradale), salute pubblica per l'incolumità delle persone e nelle materie specifiche di polizia locale. È da evidenziare come le intenzioni, manifestate dal Comune di Firenze e dalla Regione Toscana, siano assolutamente lodevoli vista la crescita esponenziale nell'uso dei monopattini elettrici e l'aumento, al momento non ancora direttamente proporzionale, dei correlati incidenti anche mortali.

In modo particolare, rilevante è il segnale forte e lo

stimolo propositivo a legiferare, per eliminare l'odierno *vulnus* normativo, che Sindaco fiorentino e Presidente della Regione Toscana vogliono inviare ai rappresentanti di tutti i cittadini in Parlamento.

L'Ordinanza fiorentina di febbraio non è rimasta unica ed isolata nel panorama nazionale. In data 31 agosto, infatti, a seguito della morte del tredicenne Fabio Mosca, avvenuta solo due giorni prima per caduta autonoma dalla tavoletta elettrica, forse dovuta anche all'elevata velocità e/o eccessiva potenza del mezzo utilizzato senza casco, il Sindaco di Sesto San Giovanni, con un'Ordinanza immediatamente esecutiva ed operativa dal 1 settembre ha emanato, a livello locale, alcune misure modificative, rispetto all'attuale norma nazionale, relativamente all'utilizzo di questi microveicoli.

Nel comune lombardo, a differenza di quanto previsto nella realtà fiorentina, dove la sperimentazione facoltativa dei vari dispositivi non è stata prevista, l'Amministrazione (con Delibera di Giunta Comunale del dicembre 2019) ha approvato anche la sperimentazione, per la durata di un anno, della circolazione su strada di dispositivi per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica a partire dalla conclusione della posa in opera della segnaletica di riferimento.

A fondamento e corollario dell'Ordinanza sestese sono stati punteggiati diversi aspetti tra cui anche la ferrea volontà dell'organo politico di attivarsi nelle opportune sedi per promuovere ulteriori modifiche al Codice della Strada al fine di incrementare la sicurezza stradale, in maniera particolare per la tutela degli utenti deboli di veicoli di micromobilità.

In un passaggio dell'atto amministrativo vengono evidenziati i numerosi e incontrovertibili studi scientifici e tecnici che, a livello internazionale, hanno dimostrato e consolidato nel tempo la notevole riduzione della lesività e della letalità determinata dall'utilizzo (e uso corretto!) di idoneo casco protettivo nel caso di sinistri stradali che riguardano, in generale, i conducenti e i passeggeri dei vari veicoli a due ruote sia a motore che privi dello stesso.

Il casco correttamente allacciato e idoneo (meglio se omologato) è un dispositivo di protezione individuale fondamentale in grado di fare la differenza e salvare la vita delle persone sulla strada.

Ad oggi, continua la motivazione della nuova Ordinanza, è al vaglio della Commissione Trasporti della Camera la discussione di un progetto di legge rubricato "Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica" che si pone l'obiettivo di rivalutare e riscrivere a livello nazionale l'attuale normativa deficitaria introducendo misure maggiormente restrittive per l'utilizzo in sicurezza dei monopattini.

Alla data odierna, risultano presentate in Parlamento, in materia di sicurezza e di circolazione stradale dei dispositivi elettrici, quattro proposte di legge, e per

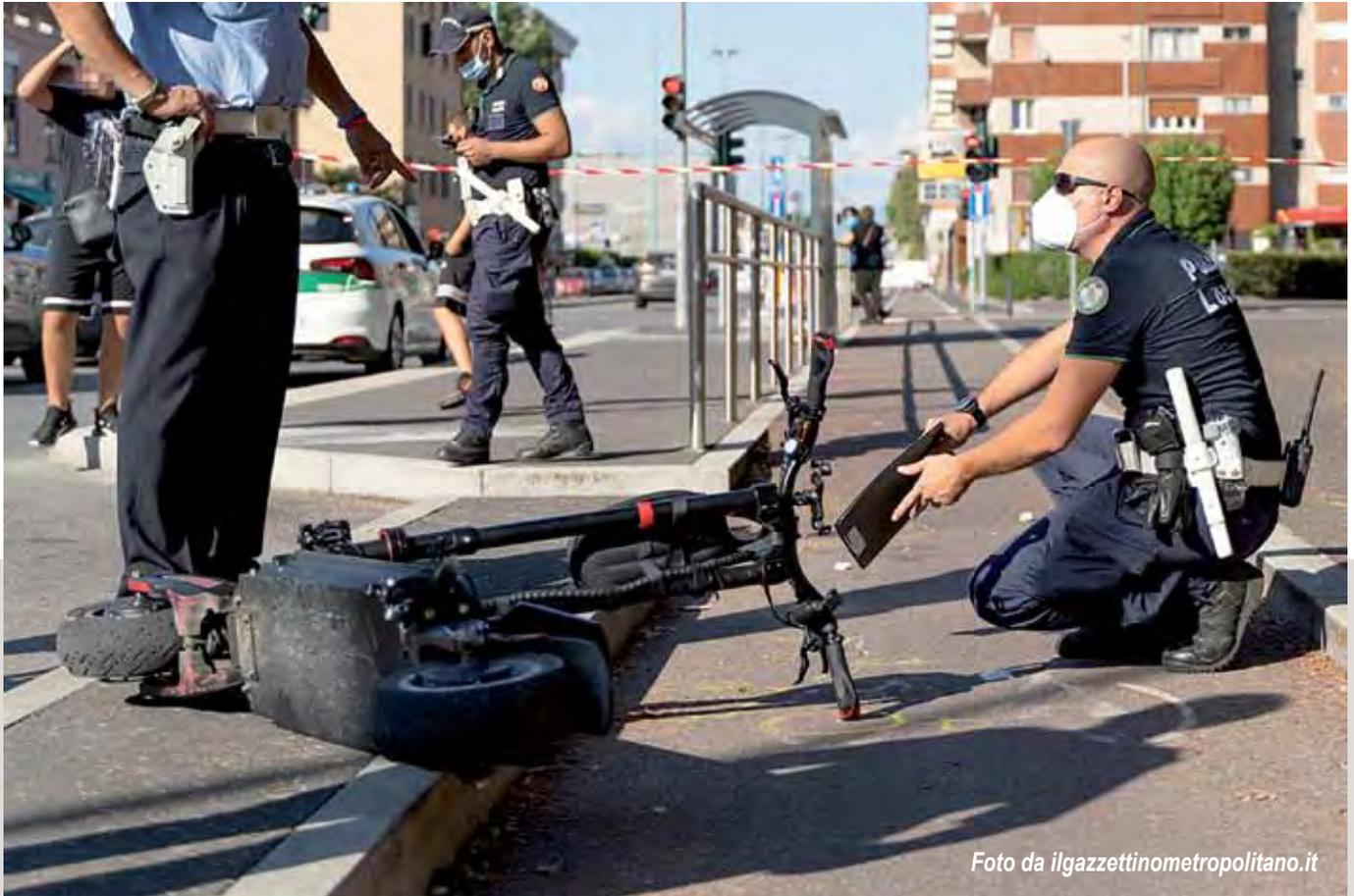


Foto da ilgazzettinometropolitano.it

la precisione, due alla Camera dei Deputati e due al Senato della Repubblica.

Per una sola di queste ultime, (quella presentata dall'Onorevole Roberto Rosso), su cui si sono succeduti diversi cicli di audizioni di tecnici ed esperti del settore, è adesso in corso l'esame parlamentare in Commissione a Montecitorio.

Tralasciando gli innumerevoli incidenti con feriti che vedono coinvolti monopattini, (per i quali si rimanda al preciso e sempre aggiornato speciale Osservatorio ASAPS che cura le relative statistiche), solo limitandoci ad evidenziare i sinistri con esiti letali, in Italia sono accaduti ben sei mortali nei primi otto mesi del 2021. Questi, che non sono solo numeri freddi offerti a fini meramente statistici, ma purtroppo persone che hanno perso la vita, sommati al primo evento con esito infausto occorso nel giugno 2020 a Budrio, dove è deceduto un sessantenne investito da un'auto durante la circolazione all'interno di una rotonda, fanno un triste totale di ben sette morti sulle nostre strade. Da un rapido *excursus* delle persone decedute e degli incidenti mortali, che hanno visto interessati monopattini elettrici, la situazione risulta la seguente:

il 9 febbraio di quest'anno ha perso la vita a Genova una donna trentaquattrenne scontratasi con un autarticolato mentre era alla conduzione del suo mi-

cromozzo privato. Purtroppo, nemmeno l'impiego del casco, unico caso in cui è stato indossato nei mortali verificatisi, visto il violentissimo impatto col mezzo pesante, ha potuto salvare la giovane madre.

In data 29 gennaio a Milano una signora di ottantotto anni è stata investita, mentre camminava sul marciapiede, da alcuni ragazzini che stavano circolando a bordo di "tavolette" motorizzate e che sono fuggiti subito dopo.

L'anziana, ricoverata all'ospedale a seguito dell'evento, è deceduta ad inizio marzo mentre provava a riprendersi ed affrontare un percorso riabilitativo.

Il 23 giugno a Ostia un'altra croce. Un uomo di cinquantadue anni ha perso il controllo del suo veicolo durante la circolazione e, importante concausa anche l'assenza del dispositivo di protezione, per il violento trauma cranico facciale ci ha rimesso la vita.

Pochi giorni fa ad agosto a Roma è deceduto, dopo tre settimane di coma irreversibile, un ventisettenne di origine filippina mentre il 29 luglio viaggiava all'interno di una pista ciclabile. In questa circostanza l'incidente letale sembrerebbe ancora una volta provocato da autonoma perdita di controllo del mezzo.

Il 9 agosto a Firenze, poco prima delle 2 di notte, appena fuori dal centro storico, a seguito di un violento impatto tra una moto con a bordo conducente

e passeggero e un microdispositivo elettrico si è spento sul colpo il conducente di quest'ultimo, un giovane cingalese di ventisette anni.

Purtroppo questa fine di agosto, ha visto anche, nell'hinterland milanese, la tragica morte di Fabio, che risulta la più piccola e sesta vittima, in ordine di tempo, dall'inizio del 2021.

Ragazzino che, per la giovanissima età, non avrebbe nemmeno potuto condurre il veicolo che gli era stato prestato da un suo amico poco più grande per provarlo.

Il Sindaco, con la recentissima Ordinanza, ha introdotto per chi conduce queste "tavolette" all'interno del territorio comunale di Sesto San Giovanni delle limitazioni rispetto alla normativa oggi vigente a livello nazionale.

Il primo punto "paradossalmente estensivo" nell'applicazione riguarda, così come era stato introdotto nell'atto amministrativo fiorentino, l'obbligo generalizzato di indossare idoneo casco protettivo per tutti gli utenti di monopattini elettrici circolanti nel territorio comunale, in particolare anche per i maggiorenni e non solo, come prescrive l'attuale norma nazionale, per i conducenti tra i quattordici e i diciotto anni.

Secondo punto, restrittivo in tutti i sensi rispetto alla normativa nazionale, è quello "di limitare la velocità dei mezzi di cui al comma 75 dell'art. 1 della legge 160/2019, a 20 km/h su carreggiata e su pista ciclabile, ed a 5 km/h su zone pedonali e ztl".

Ricordiamo che ad oggi, la norma prevede, invece, per i monopattini, una velocità di 25 km/h quando circolano sulla carreggiata e di 6 km/h nelle aree pedonali.

Vedremo se la descritta Ordinanza sindacale, così come *de iure condendo* la legge Regionale Toscana, reggeranno nella loro efficacia e struttura giuridica in attesa di una fondamentale, e non più procrastinabile, rivisitazione normativa a livello unitario italiano.

Il monito finale è sempre rivolto a gran voce nei confronti dello Stato e del Legislatore nazionale, i quali non possono più tergiversare sui pilastri della sicurezza stradale che sono alla base di ogni paese civile e che vedono coinvolti tutti gli utilizzatori di mezzi su strada. Non sono più ammessi leggerezza, ignoranza, vuoti normativi, mancanza di disciplina e rispetto di norme stradali.

Mi permetto sul finire di esternare un'ultima personale considerazione.

Dalla lettura dei vari dati statistici aggiornati risultano oggettivamente, rispetto alla forte presenza quotidiana in circolazione dinamica, poche violazioni elevate e contestate per il non rispetto della normativa sulla circolazione dei monopattini. Frequentemente, invece, capita a tutti di osservare, in divisa e non, micromezzi motorizzati sfrecciare con a bordo minorenni senza casco e/o privi *ictu oculi* di adeguata età per la guida, conducenti che parlano al telefonino tenendo instabilmente il dispositivo con una sola mano, che trasportano borse o che la sera scorrazzano liberamente e pericolosamente senza giubbotto retroriflettente ecc..

La finalità di aumentare costantemente questi controlli operativi non deve essere esclusivamente limitata al freddo aspetto sanzionatorio, per contestare le irregolarità riscontrate, ma deve ottenere un diverso duplice scopo: specialpreventivo per garantire la maggior sicurezza del singolo utente debole della strada e, di riflesso, generalpreventivo per la tutela dell'intera collettività. Un'attività di forte prevenzione della sinistrosità da parte degli operatori su strada, ma anche di educazione stradale nelle scuole, per formare moltissimi dei futuri giovani utilizzatori di questi mezzi verdi di mobilità. Questi ultimi, sempre più spesso usati da variegata tipologia di persone di differenti fasce d'età, quali studenti, lavoratori e turisti anche per diminuire, nel breve tragitto, in tempi di pandemia, l'utilizzo di veicoli condivisi e gli assembramenti sui mezzi pubblici.

Nel periodo dell'ultimo anno e mezzo circa, il numero degli incidenti che ha visto coinvolti monopattini, fortunatamente ancora non è altissimo, ma è inevitabile considerare quanto in questo senso abbiano influito favorevolmente il lungo periodo di chiusura per la pandemia e le limitazioni temporali che ci hanno bloccato nelle uscite. Con la "riapertura delle gabbie", combinata con leggi difettose, senza un'adeguata e mirata azione di prevenzione ed educazione stradale da parte degli operatori di polizia, il numero dei sinistri con micromezzi coinvolti, tenderà purtroppo tragicamente ad aumentare in maniera esponenziale.

Urgente intervenire per evitare il peggio con la promulgazione di leggi uniformi sicure e con l'attività di prevenzione diffusa per la sicurezza stradale. ■

***Commissario Polizia Municipale di Firenze**