



Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica

A.C. 2675

Dossier n° 427 - Schede di lettura
14 aprile 2021

Informazioni sugli atti di riferimento

A.C.	2675
Titolo:	Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica
Iniziativa:	Parlamentare
Primo firmatario:	Rosso
Numero di articoli:	8
Date:	
presentazione:	23 settembre 2020
assegnazione:	18 dicembre 2020
Commissione competente :	IX Trasporti
Sede:	referente
Pareri previsti:	Parere delle Commissioni I Affari Costituzionali, II Giustizia (ex articolo 73, comma 1-bis, del regolamento, per le disposizioni in materia di sanzioni), V Bilancio e Tesoro, X Attività produttive e XIV Politiche UE

Contenuto

La proposta di legge **C. 2675**, si compone di **8 articoli** ed introduce una **regolamentazione della circolazione dei monopattini elettrici**, i quali, come evidenziato nella Relazione illustrativa alla proposta stessa "come tutti i veicoli circolanti su strada, dovrebbero essere regolati con una serie di disposizioni inserite all'interno del codice della strada, di cui al [decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.](#)"

La Relazione illustrativa sottolinea peraltro che, essendo ancora in corso di svolgimento la sperimentazione sui monopattini, "la scelta che si compie con la presente proposta di legge è quella di dettare una serie di norme in materia di circolazione dei monopattini elettrici che siano il più organiche possibile, ma anche inevitabilmente **transitorie in attesa di una legislazione organica e definitiva da collocare all'interno del citato codice della strada.**"

L'articolo 1 della proposta in commento, chiarisce in proposito che **nelle more della sperimentazione** di cui all'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n.145 (legge di Bilancio 2019) e **fino alla data di entrata in vigore delle nuove norme relative alla sperimentazione, la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica**, anche al di fuori degli ambiti territoriali della stessa sperimentazione, **è regolata ai sensi della presente legge.**

Si ricorda che la **sperimentazione sui monopattini** è stata avviata con il [decreto ministeriale n. 229 del 4 giugno 2019](#) come previsto dalla legge di Bilancio 2019 (art. 1, co. 102 della legge n. 145/2018), che ha autorizzato la circolazione su strada esclusivamente dei seguenti **mezzi per la mobilità personale elettrica**: i *Segway*, gli *Overboard* ed i *monowheel*, che sono dispositivi di tipo auto-bilanciato, nonché i *monopattini* che sono mezzi non auto-bilanciati e per i quali è prevista una potenza massima del motore elettrico di 500W. Per tutti i dispositivi è stato richiesto il segnalatore acustico. Il decreto prevede che solo i dispositivi dotati di luce anteriore (bianca o gialla) e posteriore (rossa o catadiottri) possano circolare dopo il tramonto, altrimenti vanno condotti a mano. Il decreto aveva anche rimesso ai Comuni di autorizzare con un proprio provvedimento la circolazione di questi dispositivi in via sperimentale, nonché di prevedere disposizioni per la sosta, esclusivamente in ambito urbano e solo per le parti di strada indicate nella tabella dell'allegato 2 al decreto: nelle aree pedonali la circolazione veniva ammessa per tutti i dispositivi, mentre nei percorsi ciclabili e pedonali, nelle piste ciclabili in sede propria o riservata e nelle zone 30 e nelle strade con limite a 30 Km/h, la circolazione sperimentale era ammessa solo per i *Segway* e per i *monopattini*, ma non per gli *Hoverboard* ed i *Monoweheel*.

La **vigente disciplina dei monopattini elettrici** è stata successivamente definita nei **commi da 75 a 75-septies della legge di Bilancio 2020** ([articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160](#)), che hanno precisato **le condizioni e i limiti entro i quali è ammessa la circolazione dei monopattini elettrici, nelle more della sperimentazione e fino alla data di entrata in vigore delle nuove norme susseguenti la stessa sperimentazione, anche al di fuori degli ambiti territoriali della sperimentazione.**

Il comma 75 stabilisce che i monopattini a propulsione prevalentemente elettrica **non dotati di posti a sedere**, aventi **motore elettrico** di potenza nominale continua **non superiore a 0,50 Kw**, rispondenti agli altri **requisiti tecnici e costruttivi previsti dal decreto ministeriale n. 229 del 4 giugno 2019**, siano considerati **biciclette** (velocipedi), ai sensi dell'articolo 50 del Codice della strada, il quale definisce i **velocipedi** come "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 e considera velocipedi anche 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. Per tali veicoli **non è pertanto prevista l'immatricolazione** (che comporta il rilascio di un documento di circolazione) e **non è necessario aver conseguito una patente di guida**. I ciclisti e quindi anche i **conduttori di monopattini e di altri mezzi di micro mobilità elettrica, sono comunque tenuti, al pari dei conducenti degli altri veicoli, ad osservare le norme di comportamento dettate dal Codice della strada**. Le tasse automobilistiche (bollo auto) non sono dovute sui velocipedi.

Il comma 75-*bis* **sanziona** chiunque circola con un **monopattino** a motore **avente caratteristiche tecniche diverse da quelle indicate nel richiamato decreto ministeriale** con una **sanzione amministrativa da 100 a 400 euro**, cui consegue la sanzione amministrativa accessoria della **confisca** del monopattino quando questo abbia un motore termico oppure un motore elettrico avente potenza nominale continua **superiore a 2 Kw**.

Il comma 75-*ter* ha stabilito che i monopattini possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il **quattordicesimo anno di età** e possano circolare esclusivamente sulle **strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, ove è consentita la circolazione dei velocipedi, nonché sulle strade extraurbane, se è presente una pista ciclabile**, esclusivamente all'interno della medesima.

I monopattini **non possono superare i 25 km/h** quando circolano sulla carreggiata ed i **6 km/h** quando circolano sulle aree pedonali.

Si ricorda altresì che per **incentivare la micromobilità elettrica**, il "**Programma sperimentale buono mobilità**", introdotto dal decreto-legge n.111 del 2019 per favorire, a fronte della rottamazione di autoveicoli e motoveicoli inquinanti, l'acquisto di velocipedi, biciclette a pedalata assistita e abbonamenti al trasporto collettivo per i residenti nelle aree sottoposte a procedure di infrazione europee per violazione dei limiti di inquinamento dell'aria, è stato **esteso**, dal **decreto-legge n. 34/2020 ai mezzi di micromobilità elettrica**, riservando le risorse assegnate al programma per l'anno 2020 (incrementate di 50 milioni di euro) al finanziamento del bonus, che copre il **60 per cento della spesa sostenuta** per un ammontare non superiore a **500 euro**. La legge di bilancio 2021 (comma 692), in ragione del numero di richieste di fruizione del buono pervenute, ha incrementato di 100 milioni di euro lo stanziamento **per l'anno 2021**.

L'**articolo 2, comma 1**, della **proposta C. 2675** introduce la seguente **definizione dei monopattini elettrici**:

a) **caratteristiche costruttive** di cui all'allegato 1 annesso al **decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019**;

b) **assenza di posti a sedere**;

c) motore elettrico di **potenza nominale continua non superiore a 0,50 kilowatt (kW)**;

d) **segnalatore acustico**;

e) **regolatore di velocità** configurabile in funzione dei limiti di cui all'articolo 4;

f) **marcatore CE** prevista dalla [direttiva n. 2006/42/CE del 17 maggio 2006](#).

Quanto previsto dall'articolo 2, comma 1, assorbe le previsioni di cui all'articolo 1, comma 75, della legge di bilancio 2020 e **riproduce, quasi integralmente, quanto già stabilito dal decreto ministeriale 4 giugno 2019**. Infatti l'articolo 2 comma 3 del richiamato decreto ministeriale prevede che i dispositivi non auto-bilanciati, cioè i monopattini, debbano essere dotati di motore elettrico avente potenza nominale massima non superiore a 500W e di segnalatore acustico e l'allegato 1 già prevede che i dispositivi debbano riportare la marcatura CE prevista dalla direttiva 2006/42/CE. Inoltre, l'articolo 2, comma 6, del decreto ministeriale prevede altresì che i dispositivi in grado di sviluppare velocità superiori a 20 km/h, al fine di poter essere utilizzati nell'ambito della sperimentazione debbano essere dotati di regolatore di velocità, configurabile in funzione di detto limite. In ogni caso, per poter essere utilizzati su aree pedonali, tutti i dispositivi devono essere dotati di regolatore di velocità, configurabile altresì in funzione di una velocità non superiore a 6 km/h. Quindi la **lettera e) del comma 1** sembra estendere l'obbligo di avere il regolatore di velocità ai monopattini con velocità fino a 20 km/h.

Il **comma 2 dell'articolo 2**, vieta la **circolazione di monopattini** a motore **con requisiti diversi** da quelli di cui al comma 1 ed il **comma 3** prevede una specifica **sanzione amministrativa** per chi violi tale regola, consistente nel pagamento di una somma da **euro 100 a euro 400**. Alla violazione consegue anche la sanzione amministrativa accessoria della **confisca del monopattino**, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, **solo qualora il monopattino abbia un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 2 kW**.

Il contenuto dell'articolo 2, comma 3, **riproduce quanto già previsto dal comma 75-bis della legge di Bilancio 2020**.

L'**articolo 3** disciplina le **regole di utilizzo dei monopattini elettrici**, stabilendo, al **comma 1**, che questi

possano essere **condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il diciottesimo anno di età** e che i conducenti abbiano, altresì, **l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo**, conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080, **nonché di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità**, previsti dal comma 4-ter dell'articolo 162 del codice della strada.

Si ricorda che per quanto riguarda l'uso del **casco**, il vigente comma 75-*quater* della legge di Bilancio 2020 prevede che solo i conducenti di età inferiore a diciotto anni abbiano l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo, mentre l'obbligo di indossare, **il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità**, è previsto da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni atmosferiche richiedano l'illuminazione.

In relazione al **divieto di conduzione dei monopattini per i minorenni**, si segnala che **il divieto per la guida di monopattini da parte di minori non si riscontra in altri paesi europei, variando l'età per guidare i monopattini da minimo 10 anni a un massimo di 15 anni**; in Italia il vigente comma 75-*ter* della legge di Bilancio 2020 stabilisce che i monopattini possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età; inoltre in Italia, a partire dai 14 anni di età, è consentita dal Codice della Strada, come anche previsto dalle norme europee, la guida di motoveicoli a due o quattro ruote, come ciclomotori, motocicli, quadricicli leggeri e pesanti (le c.d. macchinine motorino) previo conseguimento delle relative patenti.

In proposito si ricorda che a settembre 2020 il **FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes**, il cui membro per l'Italia è il CTL – Centro di ricerca per il trasporto e la logistica dell'Università Sapienza di Roma) ha realizzato un **Rapporto sullo status giuridico, l'utilizzo e la sicurezza dei monopattini elettrici in 18 Paesi europei** (Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Germania, Grecia, Finlandia, Francia, Ungheria, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portogallo, Serbia, Spagna, Svezia, Svizzera), dal quale risulta che **nella maggior parte dei Paesi i monopattini elettrici sono equiparati alle biciclette** (in 7 Paesi sono equiparati alle biciclette, in 3 ai ciclomotori ed in 5 hanno una categoria dedicata), ed in circa la metà dei Paesi analizzati (8/15) esiste un **limite di età** per l'utilizzo del monopattino elettrico: in Austria, l'età è di **12 anni** oppure dopo 10 anni aver superato l'esame per la bicicletta; in Germania è di **14 anni**; in Svizzera è possibile guidare un monopattino dai 14/15 anni se si è in possesso di una patente per ciclomotore, mentre dai 16 anni non è richiesta la patente; in Danimarca il limite è 15 anni oppure essere sotto la supervisione di un adulto e nelle aree giochi. In tutti i Paesi, ad eccezione dell'Ungheria, esiste un **limite di velocità** massimo generale per i monopattini **tra i 20 e i 25 km/h**. In quasi tutti i Paesi i monopattini elettrici devono muoversi sulle **ciclabili, se disponibili**. Se non disponibili si prevede che utilizzino la **corsia stradale** in Austria, Francia (se il limite di velocità per quel tratto non è superiore ai 50 km/h), Germania, Portogallo, Svezia e Svizzera. In due terzi dei Paesi (10/15) chi va sul monopattino non è obbligato a utilizzare il **casco**. In Austria, Repubblica Ceca, Francia e Svezia è obbligatorio per i più giovani. Per quanto riguarda il target del mezzo, la metà dei Paesi dichiara che i **giovani tra i 12 e i 18 anni sono i principali utilizzatori di questo mezzo**, l'altra metà non ha informazioni sufficientemente precise a riguardo. In 11 Paesi su 18 gli incidenti stradali che coinvolgono monopattini non rientrano nelle statistiche ufficiali sull'incidentalità stradale, mentre in Austria, Belgio, Danimarca, Germania, Francia, Spagna e Svizzera lo saranno a partire dai dati del 2020.

Per quanto riguarda le **regole di circolazione**, i **commi 2, 3 e 4 dell'articolo 3** della proposta in commento prevedono le seguenti:

- obbligo di **reggere il manubrio sempre con entrambe le mani**, salvo che non sia necessario segnalare la manovra di svolta;
- obbligo di **avere libero l'uso delle braccia e delle mani**;
- obbligo di **procedere su un'unica fila e non essere affiancati**;
- **divieto di trasportare altre persone, oggetti o animali**, di trainare veicoli, di condurre animali e di **farsi trainare da un altro veicolo**;
- **obbligo di condurre a mano i monopattini da mezz'ora dopo il tramonto e durante tutto il periodo dell'oscurità**, nelle strade (di cui all'articolo 4, comma 1), in cui è consentita la circolazione dei monopattini, cioè le **strade urbane con un limite di velocità di 30 chilometri orari (km/h)**.

Si valuti l'opportunità di chiarire se tale obbligo si estenda anche alle altre zone di circolazione previste dal richiamato comma 1 dell'articolo 4, cioè le aree pedonali, i percorsi pedonali e ciclabili, le piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata.

Per la violazione di tali disposizioni il **comma 5 dell'articolo 3** prevede la **sanzione amministrativa** del pagamento di una somma **da euro 50 a euro 250**, mentre per la violazioni del comma 1, primo periodo, cioè la **conduzione al di sotto dei 18 anni di età**, e del comma 4, **conduzione non a mano dopo il tramonto** è prevista la sanzione amministrativa accessoria della **confisca del monopattino**, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada.

Si ricorda in proposito che il **vigente comma 75-*quater*** della legge di Bilancio 2020 già prevede **come regole di condotta** per i conducenti dei monopattini elettrici che essi siano tenuti a 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, che debbano avere libero l'uso delle braccia e delle mani e reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, salvo che per segnalare la manovra di svolta e che è vietato trasportare altre persone, oggetti o animali, oltre che di trainare veicoli, condurre animali e farsi trainare da altro veicolo.

Rispetto alla legislazione vigente pertanto **la proposta in commento introduce:**

- il nuovo obbligo di condurre a mano i monopattini da mezz'ora dopo il tramonto ancorché provvisti di luce anteriore bianca o gialla fissa e posteriormente di catadiottri rossi e di luce rossa fissa, utili alla segnalazione visiva;
- la sanzione della confisca del monopattino in caso di violazione di tale norma nonché nel caso di circolazione con monopattino di persone di età inferiore ai 18 anni;
- il divieto assoluto di condurre i monopattini su più di una fila;
- per quanto riguarda l'entità delle sanzioni, rispetto alle previsioni **dell'articolo 1, comma 75-quater**, della legge di bilancio 2020, per la violazione degli obblighi di obbligo di reggere il manubrio sempre con entrambe le mani, di avere libero l'uso delle braccia e delle mani e dei divieti di trasportare altre persone, oggetti o animali, di trainare veicoli, di condurre animali e di farsi trainare da un altro veicolo, il massimale della sanzione è aumentato da 200 a 250 euro.

L'**articolo 4** della proposta prevede poi le seguenti **ulteriori regole per la circolazione dei monopattini:**

- possono circolare **esclusivamente su strade urbane con un limite di velocità di 30 chilometri orari (km/h), nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su piste ciclabili** in sede propria e su corsia riservata;
- non possono superare il **limite di velocità di 6 km/h nelle aree pedonali e di 20 km/h in tutti gli altri casi;**
- **sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano** dei monopattini.

Come già rilevato, le **norme vigenti** prevedono **per i monopattini le stesse regole di circolazione previste per le biciclette**, ed il comma 75-ter dell'articolo 1 della legge di bilancio 2020 prevede che i monopattini possano circolare esclusivamente sulle strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, ove è consentita la circolazione dei velocipedisti, nonché sulle strade extraurbane, se è presente una pista ciclabile, ed esclusivamente all'interno della medesima.

L'introduzione del **limite alla circolazione per i monopattini nelle sole strade con limite a 30 km/h di fatto ne renderebbe molto difficile l'utilizzo**, soprattutto nelle grandi città, dove il numero di strade con limite a 30 km/h è molto limitato.

Si ricorda in proposito che il **DL n. 76/2020** ha introdotto numerose modifiche al Codice della strada (articoli 2, 3 e 7), prevedendo la **possibilità** che i **Comuni** istituiscano **strade urbane ciclabili con limite di velocità di 30 km/h** anche in città. La "strada urbana ciclabile" è definita come strada urbana ad unica carreggiata, con banchine pavimentate e marciapiedi, con limite di velocità non superiore a 30 km/h, definita da apposita segnaletica verticale ed orizzontale, con priorità per i velocipedisti (quindi biciclette e veicoli equiparati, come i monopattini). In tali strade i Comuni potranno anche, con ordinanza del sindaco, stabilire il 'doppio senso ciclabile' che consente ai velocipedisti di circolare anche in senso opposto all'unico senso di marcia prescritto per tutti gli altri veicoli.

L'**articolo 5, comma 1, vieta la fermata e la sosta sui marciapiedi dei monopattini**, In attuazione di quanto previsto dall'articolo 158, comma 1, lettera h), del codice della strada, che vieta la sosta sui marciapiedi, salvo diversa segnalazione.

Peraltro il **comma 2**, prevede la facoltà dei **comuni**, di individuare, con delibera della giunta, **appositi spazi riservati alla sosta dei monopattini** a propulsione prevalentemente elettrica contraddistinti da un'apposita segnaletica. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque **consentita la sosta negli stalli riservati a ciclomotori e a motoveicoli**.

Nei casi di violazione del divieto, il **comma 3** prevede la sanzione stabilita dall'articolo 158, comma 5, del codice della strada, per i ciclomotori e i motoveicoli. Nei medesimi casi è altresì applicabile la **rimozione** dei monopattini ai sensi dell'articolo 159 del citato codice della strada.

La regolamentazione della sosta dei monopattini non è attualmente prevista dalle disposizioni dei commi 75 - 75-septies dell'articolo 1 della legge n.160 del 2019.

L'**articolo 6** ha ad oggetto i **servizi di monopattini a noleggio**, prevedendo che, fermo restando quanto previsto dalla presente legge, quindi fermo restando che le nuove regole della proposta in commento si applicherebbero anche ai servizi di sharing, tali servizi di noleggio, anche in modalità *free-floating* (cioè con libertà di lasciare il monopattino in qualsiasi luogo non vietato al termine del noleggio), possano essere **attivati esclusivamente con apposita delibera della giunta comunale**, nella quale devono essere previsti il **numero delle licenze attivabili e il numero massimo dei dispositivi in circolazione**.

Per approfondimenti sui **dati** relativi ai servizi di **sharing mobility** si possono consultare i dati pubblicati nel 2020 dal relativo [Osservatorio](#) nazionale, che si riferiscono anche alla micro mobilità e riportano che la maggior parte dei servizi di **sharing dei monopattini** sono stati lanciati in seguito alla fine del *lockdown* (tra giugno e settembre 2020) e che le città capoluogo di provincia coperte sono 18 nel 2020, rispetto alle 3 del 2019. A settembre 2020 la flotta dei monopattini risulta di 27.850 unità, con otto operatori attivi.

Per quanto riguarda la previsione di un numero fisso di licenze attivabili da parte del Comune e di un numero massimo di monopattini in circolazione, peraltro già prevista dal comma 75-septies dell'articolo 1, della legge n.160 del 2019, si rinvia, per un approfondimento normativo, al paragrafo "compatibilità con le

norme dell'Unione europea".

Si ricorda in proposito che **l'attività di noleggio di dispositivi per la micromobilità elettrica**, ha visto in molti casi l'emanazione di **avvisi pubblici da parte dei comuni per l'espletamento del servizio**, che ne hanno previsto specifiche caratteristiche e/o limitazioni nel numero dei monopattini disponibili.

A titolo di esempio si cita la decisione del TAR di Milano ([Sez. III, 3/7/2020, n. 1374](#)) di annullare, nel luglio 2020, la procedura selettiva indetta dal Comune di Milano, che ha ritenuto di dover regolamentare il servizio, al fine di evitare ricadute negative sul decoro urbano e sulla sicurezza urbana, in quanto ha previsto un criterio di priorità cronologica, l'ordine di arrivo delle domande, per la selezione degli operatori, giudicato inadeguato per garantire la qualità del servizio. Il TAR sostiene che proprio il fatto che l'attività di noleggio di dispositivi per la micromobilità elettrica non sia stata qualificata dal Comune come attività di servizio pubblico, non deve far ritenere che lo stesso Comune possa completamente disinteressarsi degli interessi che interferiscono con essa, fra i quali spiccano l'interesse pubblico e quello dell'utenza di poter beneficiare del miglior servizio possibile. La restrizione del mercato che una regolazione di tale tipo ha comportato, che esclude l'operatività dei meccanismi concorrenziali, avrebbe richiesto l'adozione di una serie di accorgimenti volti ad assicurare che la scelta degli operatori da ammettere alla fase sperimentale ricadesse su coloro che, non solo garantiscano uno standard minimo di qualità, ma che siano anche in grado di soddisfare maggiormente l'interesse pubblico e quello degli utenti di poter beneficiare del miglior servizio possibile.

Con [avviso pubblico](#) del 4 maggio 2020, il Comune di Roma, dopo aver emanato apposite Linee guida con Delibera n. 75/2020, ha indetto una manifestazione di interesse per lo svolgimento dei servizi di noleggio dei monopattini elettrici. E' previsto in generale che gli operatori del settore, in possesso dei requisiti minimi, possano avviare sul territorio di Roma servizi di mobilità condivisa con auto, scooter, veicoli elettrici, ecc., presentando agli uffici preposti una segnalazione di inizio attività.

Vengono inoltre previsti dall'**articolo 6**:

- a) l'obbligo di **copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio** stesso;
- b) le **modalità di sosta consentite** per i dispositivi interessati;
- c) le **eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree del centro abitato**.

Si ricorda in proposito che Il Decreto ministeriale 4 giugno 2019, all'articolo 4, comma 3, impone ai Comuni l'obbligo di includere le coperture assicurative nei servizi di noleggio e condivisione, ciò significa che nei comuni in cui sono presenti servizi di *sharing* gli utilizzatori dovrebbero essere già coperti da un'assicurazione di responsabilità civile (RC) contro terzi.

L'articolo 6 riproduce quanto previsto dall'articolo 1, comma 75-*septies* della legge n.160 del 2019.

L'**articolo 7**, riproducendo quanto previsto dall'articolo 1, comma 75-*sexies* della legge n.160 del 2019, disciplina infine in generale le **sanzioni** applicabili, rinviando alle disposizioni del titolo VI del codice della strada, e prevedendo che **si considerino in circolazione i veicoli o i dispositivi di mobilità personale che sono condotti nelle aree e negli spazi individuati dal medesimo codice della strada**.

L'**articolo 8 abroga** conseguentemente la vigente disciplina dei monopattini contenuta nei commi da 75 a 75-*septies* dell'[articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160](#).

Al riguardo si segnala che il comma 75-*quinqüies*, contiene le sanzioni relative alla circolazione di dispositivi di mobilità personale **diversi dai monopattini**, aventi caratteristiche tecniche e costruttive diverse da quelle definite dal decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, prevedendo il pagamento di una somma da euro 100 a euro 400 e che alla violazione consegua la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del Codice della strada, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 2 kW.

*Considerato che la proposta di legge in esame concerne la disciplina della circolazione dei monopattini e che l'abrogazione dell'articolo 1, comma 75-*quinqüies*, della legge n.160 del 2019 lascerebbe prive di sanzione le fattispecie ivi disciplinate si valuti l'opportunità di escludere l'abrogazione di tale comma ovvero di riprodurre nella proposta di legge di cui si tratta il contenuto.*

Relazioni allegata o richieste

E' allegata alla proposta di legge, di iniziativa parlamentare, la necessaria relazione illustrativa.

Necessità dell'intervento con legge

La disciplina vigente è contenuta nei commi da 75 a 75-*septies* dell'[articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160](#) introdotti dal decreto legge n. 162/2019 e nel Codice della strada.

Rispetto delle competenze legislative costituzionalmente definite

Le disposizioni concernenti la circolazione dei monopattini elettrici, contenuti nella proposta di legge, sono riconducibili alla sicurezza della circolazione stradale che, sulla base della giurisprudenza costituzionale (sentenze n. 428/2004 e n. 9/2009), attiene alla materia ordine pubblico e sicurezza, ascritta alla

competenza esclusiva statale (art. 117, comma secondo, lettera h).

Compatibilità con la normativa dell'Unione europea

La disciplina della circolazione stradale, e in particolare quella dei monopattini, nell'Unione europea è disciplinata autonomamente dagli Stati membri.

Con riferimento alle caratteristiche tecniche dei monopattini e della relativa marcatura CE, la disciplina di riferimento è contenuta direttiva n. 2006/42/CE, modificata da ultimo dal regolamento (UE) 2019/1243, che non risulta al momento oggetto di ulteriore revisione.

In merito all'articolo 6 della proposta, che prevede che i comuni debbano prevedere un **limite massimo delle licenze attivabili** ed un numero massimo di dispositivi in circolazione, si ricorda che la [direttiva Servizi 2006/123 \(c.d. Bolkestein\)](#), recepita in Italia con il **decreto legislativo 26 marzo 2010 n.59**, si applica in generale ai **"Servizi" nel mercato interno** ed istituisce un quadro giuridico generale per un'ampia varietà di servizi in tutti i Paesi dell'UE, per assicurare la **libertà di stabilimento e la libera circolazione dei servizi**. La direttiva si applica ai soli servizi prestati dietro corrispettivo economico e tra i servizi che **rientrano nel campo di applicazione della direttiva** vi sono i **servizi di noleggio** (compreso il noleggio di auto e bus turistici), mentre sono espressamente esclusi dal suo campo di applicazione i servizi nel settore dei trasporti: tutti i servizi di trasporto aereo, marittimo, per vie navigabili, ferroviario e su strada, compresi i trasporti urbani, i taxi, i servizi di noleggio auto con conducente (NCC) e le ambulanze, nonché i servizi portuali. L'articolo 6, comma 2 del decreto legislativo n. 59/2010 conferma che **non costituiscono servizi di trasporto, e sono pertanto soggetti alla direttiva Bolkestein**, tra l'altro, quelli di **noleggio di veicoli** e unità da diporto. L'articolo 10 del decreto legislativo dispone che **l'accesso e l'esercizio delle attività di servizi** costituiscano espressione della libertà di iniziativa economica e **non possano essere sottoposti a limitazioni non giustificate o discriminatorie**. L'articolo 12 prevede che **solamente nei casi in cui sussistono motivi imperativi di interesse generale**, l'accesso e l'esercizio di una attività di servizio possono, nel rispetto dei principi di proporzionalità e non discriminazione, essere subordinati al rispetto di taluni seguenti requisiti, quali le **restrizioni quantitative** o territoriali sotto forma, in particolare, di restrizioni fissate in funzione della popolazione o di una distanza geografica minima tra prestatori. L'articolo 13 prevede che l'efficacia di tali disposizioni sia subordinata alla **previa notifica alla Commissione europea**. L'articolo 14 prevede che i regimi autorizzatori possano essere istituiti o mantenuti solo se giustificati **da motivi imperativi di interesse generale** (come ad esempio la tutela della sicurezza stradale), nel rispetto dei principi di non discriminazione, di proporzionalità e che il numero dei titoli autorizzatori per l'accesso e l'esercizio di un'attività di servizi possa essere limitato solo se sussiste un motivo imperativo di interesse generale o per ragioni correlate alla scarsità delle risorse naturali o delle capacità tecniche disponibili.

Non risultano, allo stato, procedure d'infrazione riguardanti la normativa italiana.

Incidenza sull'ordinamento giuridico

La proposta di legge abroga le disposizioni contenute nei commi da 75 a 75-septies dell'[articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160](#), ivi introdotte dal decreto-legge n. 162 del 2019.

Analisi di impatto di genere

Le disposizioni prevedono regole di condotta riguardante la circolazione dei monopattini. Essendo regole di carattere procedurale esse si presentano in termini di neutralità sotto il profilo dell'impatto di genere.

Con riferimento agli utilizzatori, un'indagine commissionata ad agosto 2020 da mUp Research (agenzia indipendente di marketing) in collaborazione con NorStat (società che si occupa di raccolta dati) indicava che con riferimento all'acquisto dei mezzi la percentuale di chi aveva intenzione di acquistare questo mezzo si aggirava al 9% pari a 2,5 milioni di italiani: per lo più uomini (7,3% vs 6,2% delle donne). Anche con riferimento a chi noleggia monopattini quotidianamente tramite app, l'indagine rilevava una prevalenza di uomini 1,3% rispetto alle donne 0,5%. Da un'indagine svolta nella città di Torino, realizzata sulla base dei dati forniti dalle società che gestiscono il servizio di noleggio, al mese di marzo 2020 erano iscritte alle app e attive 86 mila persone, di cui solo il 22% donne.

Una ricerca svolta nel 2019 da GFK (Growth of Knowledge, azienda che svolge attività di analisi dei dati) indicava riguardo agli utilizzatori di monopattini elettrici che nei primi 9 mesi del 2019 erano stati acquistati in Italia 35 mila monopattini elettrici, contro una quota di appena 10 mila unità registrata nello stesso periodo del 2018. I clienti erano in prevalenza uomini (60% degli utilizzatori totali), mentre le donne erano il 40% dell'utenza.

Formulazione del testo

Alcuni articoli riproducono lo stesso contenuto di disposizioni vigenti, come segnalato nel testo.

Andrebbe valutata l'opportunità di formulare gli articoli della proposta in forma di novella agli articoli del Codice della Strada.

