VareseNews

Monopattini elettrici: le ultime novità legislative

Pubblicato: Giovedì 3 Marzo 2022

Il boom dei monopattini elettrici verificatosi soprattutto negli ultimi 12 mesi (quasi 120.000 pezzi venduti, soprattutto nelle grandi città, più diverse decine di migliaia resi disponibili dalle società – a partecipazione pubblica o completamente private – di sharing) ha ragioni sia di natura economica che, per così dire, antropologica. Da un lato, infatti, il monopattino elettrico rappresenta un'alternativa a basso – in molti casi bassissimo – costo ai tradizionali mezzi a motore a due o a quattro ruote, i cui costi – di acquisto, ma anche di mantenimento, fra bollo, assicurazione e carburante – sono divenuti per molti insostenibili, specie in un periodo di recessione profonda come quello che l'Italia sta attraversando. Dall'altro, esso è – a pari delle E-bike – la risposta che in molti cercavano in termini di mobilità a basso impatto ambientale, in un momento in cui, fortunatamente, temi come quello della salvaguardia del pianeta e della riduzione delle emissioni nocive riescono a intercettare l'interesse e la sensibilità di ampie porzioni delle comunità urbane.

Questa rapida proliferazione di mezzi ultraleggeri per le strade, unita alla relativa facilità di manomissione degli stessi – allo scopo di fargli raggiungere prestazioni oltre i limiti consentiti dalla legge –, ha posto davanti alla società civile un chiaro problema di ordine legislativo, cui è stato necessario porre rimedio in tempi brevi, con regole sempre più stringenti che tenessero conto dell'incremento esponenziale di monopattini sulle strade italiane. Un ulteriore giro di vite è stato portato dal decreto infrastrutture DL 121/2021, divenuto in seguito il testo alla base della Legge 9 novembre 2021 n. 1256. Sulla scorta di tale legge, per molti versi i monopattini cominciano a essere equiparati ai ciclomotori a bassa cilindrata, sia per quanto riguarda le dotazioni e le caratteristiche tecniche, sia per ciò che concerne la condotta su strada. Ovviamente le specificità delle due tipologie di mezzi rimangono radicalmente differenti; ciò che comincia a collimare sono gli obblighi e i doveri, tanto dei costruttori quanto dei proprietari e/o conducenti del mezzo. Tutto ciò nell'ottica di una prevenzione che vada incontro alle crescenti preoccupazioni di molti cittadini (specialmente in città come Milano e Roma, dove i monopattini sono ormai una realtà tutt'altro che trascurabile del panorama urbano), i quali hanno visto spesso le strade dei loro quartieri trasformati in un Far West di monopattini che sfrecciano a velocità che in teoria non dovrebbero neanche essere in grado di toccare.

I passaggi più significativi della nuova legge prevedono innanzitutto una riduzione del limite di velocità

da 25 a 20 Km/h (rimane invariato quello di 6 Km/h nelle aree pedonali). Quindi è stato istituito il divieto di sosta sui marciapiedi. Infine sono stati indicati alcuni “casi di specie” in presenza dei quali è possibile procedere alla confisca del mezzo. Essi sono: assenza o non funzionamento di luci, frecce e stop; modifica delle prestazioni del mezzo, con particolare riferimento al potenziamento del motore al fine di raggiungere velocità superiori rispetto a quelle consentite; modifica strutturale del mezzo, con particolare riferimento all’innesto di uno o più sedili. Viene inoltre sancito l’obbligo di indossare il caso per tutti i minorenni. Rimane ancora un vuoto per quanto riguarda l’obbligo di assicurazione: un’ambiguità che sta spingendo alcuni comuni a provvedere in autonomia, varando disposizioni ad hoc. Ad ogni modo, a differenza di automobili e ciclomotori, per il momento non è previsto alcun obbligo assicurativo per i monopattini.

Redazione VareseNews
redazione@varesenews.it