



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

XI LEGISLATURA

37ª Seduta pubblica – Martedì 26 ottobre 2021

Deliberazione n. 111

OGGETTO: PROPOSTA DI LEGGE STATALE DA TRASMETTERE AL PARLAMENTO NAZIONALE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 121 DELLA COSTITUZIONE DAL TITOLO: “*MODIFICHE AI COMMI 75-TER E 75-QUATER DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 27 DICEMBRE 2019, N. 160 “BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 2020 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 2020-2022”*” D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO.
(Progetti di legge statale n. 5 e 6)

IL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

VISTO il testo relativo a “*Modifiche ai commi 75-ter e 75-quater dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160*” elaborato dalla Seconda Commissione consiliare sulla base dei seguenti progetti di legge statali:

- proposta di legge statale n. 5 d'iniziativa dei consiglieri Cestari, Valdegamberi, Boron, Cavinato, Michieletto, Rizzotto, Vianello, Villanova, Cecchetto, Ciambetti, Corsi, Dolfin, Pan e Puppato relativa a “*Modifiche ai commi 75-ter e 75-quater dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160*”;
- proposta di legge statale n. 6 d'iniziativa dei consiglieri Speranzon, Polato, Soranzo, Formaggio e Razzolini relativa a “*Modifiche ai commi 75-ter e 75-quater dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160*”;

UDITA la relazione della Seconda Commissione consiliare, relatrice la consigliera *Laura CESTARI*, nel testo che segue:

“*Signor Presidente, colleghi consiglieri,*

il cosiddetto decreto “Milleproroghe 2020”, all'articolo 33 bis, oltre a prorogare di dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione di cui all'articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, indicato dall'articolo 7 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, e a consentire la circolazione mediante segway, hoverboard e monowheel, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica, nell'ambito della sperimentazione disciplinata dal citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019 e nel rispetto delle caratteristiche tecniche e costruttive e delle condizioni di circolazione da esso definite, ha anche disposto

modifiche al comma 75 dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), riguardante i monopattini elettrici.

Le modifiche introdotte con l'inserimento, anche, dei commi 75-ter e 75-quater, hanno certamente colmato alcune delle lacune determinate dalla precedente formulazione del citato comma 75. Tuttavia, ne permangono altre, attinenti al tema fondamentale della sicurezza.

È evidente, infatti, la pericolosità dei monopattini elettrici, che, combinando velocità e agilità di circolazione, sono frequentemente coinvolti in incidenti stradali, spesso con conseguenze estreme, soprattutto per il conducente o per eventuali pedoni. Secondo un rapporto ACI-ISTAT del 22 luglio 2021, a partire da maggio 2020 i monopattini elettrici sono stati coinvolti in più di 2 incidenti al giorno (564 totali) con lesioni a persone e c'è stato inoltre un decesso, la prima vittima in Italia. I feriti tra conducenti e passeggeri su monopattino ammontano a 518, i conducenti illesi a 58 mentre sono stati 33 i feriti tra i pedoni investiti da questi mezzi e 44 i feriti su altri veicoli (soprattutto biciclette e motocicli).

Si aggiunge che il legislatore, proprio al fine di tutelare la sicurezza della circolazione ha altresì previsto la confisca del monopattino per chiunque circoli con il suddetto mezzo a motore con modifiche delle caratteristiche tecniche previste per il medesimo (si veda, in tal senso, il comma 75-bis, dell'articolo 1, della legge 160/2019 ai sensi del quale: "Chiunque circola con un monopattino a motore avente caratteristiche tecniche diverse da quelle indicate dal comma 75 è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino, ai sensi delle disposizioni del titolo VI, capo I, sezione II, del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il monopattino ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 2 kW").

Finalità della presente proposta di legge è quella di rafforzare, mediante la modifica dei commi 75-ter e 75-quater dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160, le misure per la circolazione in sicurezza non solo degli utilizzatori dei monopattini elettrici, ma anche degli altri utenti della strada, prevedendo, anzitutto, l'obbligo generalizzato di stipulazione della polizza per responsabilità civile verso terzi, in considerazione del verosimile rischio che l'uso del mezzo possa causare danni a terzi. Nella vigente legislazione, infatti, l'obbligo di copertura assicurativa è stabilito solamente per lo svolgimento del servizio di noleggio dei monopattini elettrici (v. comma 75-septies dell'articolo 1 della legge 160/2019). Inoltre, proprio per il potenziale rischio che comporta la guida di tale mezzo, soprattutto da parte dei più giovani, si ritiene necessario limitare la conduzione dei monopattini elettrici alle sole persone che abbiano compiuto diciotto anni di età, con conseguente divieto per tutti i minorenni di utilizzare i suddetti monopattini (il vigente comma 75-ter ne consente, invece, l'utilizzo ai minori che abbiano compiuto quattordici anni). Infine, con la modifica del comma 75-quater si propone di estendere a tutti i conducenti dei monopattini elettrici l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo (attualmente l'obbligo sussiste per i soli conducenti di età inferiore ai 18 anni).

Con l'articolo 2 della presente proposta di legge si intende esplicitare che le modifiche introdotte dall'articolo 1 (obbligo di copertura assicurativa per la messa in circolazione dei monopattini elettrici, utilizzo consentito solo ai maggiorenni, obbligo di casco protettivo esteso a tutti gli utilizzatori anche maggiori di anni 18) trovano applicazione dalla data di entrata in vigore della medesima proposta di legge.

La presente proposta non comporta nuovi oneri a carico della finanza pubblica in quanto di carattere ordinamentale.

La Seconda Commissione nella seduta del 23 settembre 2021 ha proceduto all'abbinamento delle due proposte di legge statale e concluso i propri lavori in ordine al testo unificato che ha approvato a maggioranza.

Favorevoli: il Presidente Rizzotto ed i Consiglieri Bet, Cavinato, Centenaro, Michieletto, Sponda, Vianello e Zecchinato (Zaia Presidente), Cestari e Dolfìn (Liga Veneta per Salvini Premier), Formaggio (Fratelli d'Italia - Giorgia Meloni), Valdegamberi (Misto), e Venturini (Forza Italia - Berlusconi - Autonomia per il Veneto).

Astenuti i Consiglieri Zanoni e Montanariello (Partito Democratico Veneto) ed Ostanel (Il Veneto che Vogliamo).”;

UDITA la relazione di minoranza della Seconda Commissione consiliare, relatore il Vicepresidente della stessa, consigliere *Jonatan MONTANARIELLO*, nel testo che segue:

“Signor Presidente, colleghi consiglieri,

sono d'accordo con la collega relatrice Cestari sul fatto che sicuramente servano regole più certe e più severe per i monopattini, soprattutto dopo l'escalation di incidenti dell'ultimo mese elencati anche in relazione.

C'è anche da dire, però, che il Parlamento punta già ad una stretta e che il Governo è pronto a valutare le proposte di modifica che saranno messe al voto nella Commissione Ambiente e Trasporti della Camera. Da settimane ormai a Montecitorio e a Palazzo Madama le proposte di legge su questo tema sono oggetto di discussione, ma ci sono anche una serie di emendamenti al decreto infrastrutture, lo diceva prima anche la collega, e pare che sia finalmente arrivato il momento di approvare queste tanto invocate modifiche. Ci sono partiti, come la Lega e Forza Italia, che chiedono l'introduzione del casco per tutti, ma anche l'obbligo di targhe e di assicurazione contro gli infortuni, è infatti trasversale la volontà di mettere ordine in questa nuova forma di mobilità, molto spesso condivisa e che invade sempre più le città, per garantire la sicurezza di chi la usa, ma anche degli altri utenti della strada, oltre a non sottovalutare il problema dei parcheggi selvaggi sui marciapiedi e dell'introduzione di protezioni anche per i maggiorenni con casco e giubbotto catarifrangenti, targa obbligatoria, divieto di salire in due sui monopattini e nuovi limiti di velocità che potrebbero scendere a 20 chilometri orari. C'è da aggiungere, poi, che molti Comuni in realtà hanno già messo in campo misure restrittive, ragion per cui credo sia quanto mai opportuno spingere per avere un quadro armonico di norme a livello nazionale. Il vero obiettivo, quindi, dovrebbe comprendere un disegno più ampio e questo è quello su cui il Governo sta già lavorando, una trasversalità di Partiti, tra cui anche quelli che qui compongono la maggioranza, sta già lavorando per un quadro complessivo, generale ed armonico di stretta sui monopattini, da una parte, e per conciliare e armonizzare tutto quello che è il sistema viabilistico, dall'altra.

Detto questo, ritengo che questo progetto di legge che vogliamo inviare al Governo serva a gran poco e rischiamo, quindi, di rincorrere qualcosa su cui il Governo ha già le idee chiare e sa come muoversi, oltre al fatto che gli stessi partiti che stanno lavorando su questo sono anche quei partiti, appunto, che compongono la maggioranza qui in Aula.

C'è da dire anche un'altra cosa: il 16 marzo di quest'anno è stato depositato un disegno di legge al Senato, il n. 2140, di iniziativa di una serie di Senatori del Partito

Democratico tra cui anche i due veneti D'Arienzo e Ferrazzi, che riguarda "Disposizioni in materia di sicurezza di circolazione stradale dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica", e voglio leggere dei passaggi di quanto si vuole racchiudere in questo disegno di legge del Partito Democratico al Senato: "i monopattini elettrici rappresentano un innovativo strumento di mobilità sostenibile in continua evoluzione tecnologica e l'utilizzo del mezzo è in forte espansione in tutto il Paese. Però la diffusione dei monopattini elettrici, ritenuta da più parti come utile allo sviluppo della micro mobilità urbana e alla riduzione dell'inquinamento ambientale nelle città inizia tuttavia fa emergere alcune preoccupanti problematiche, fra le quali quelle della sicurezza dei conducenti, dei pedoni e più a carattere generale la circolazione", come già detto prima.

"La legge di bilancio del 2020, la legge 160 del 27 dicembre 2019, ai commi 75 e 75 septies dell'articolo 1, ha introdotto le prime disposizioni sulle modalità di utilizzo dei monopattini a propulsione elettrica, equiparandoli di fatto ai velocipedi previsti dall'articolo 50 del codice della strada di cui al decreto legislativo 30/04/1992 numero 285, consentendo la circolazione anche sulle strade urbane nelle quali è consentita la circolazione dei velocipedi. Tale equiparazione, tuttavia, non appare sufficiente a garantire la sicurezza nella circolazione stradale ed emerge, con sempre maggiore evidenza, la necessità di prevedere per i monopattini regole certe e chiare di conduzione del mezzo, in linea con quanto previsto dal codice della strada per tutti gli altri veicoli" che è un po' in parte quello che tutti noi ci auspichiamo. "Il presente disegno di legge, lasciando in vigore le disposizioni dei commi 75 e 75 septies dell'articolo 1 della legge 160 e le altre disposizioni già vigenti, introduce però alcune importanti innovazioni, a partire dall'individuazione degli ambiti dove è consentita la circolazione su strada dei monopattini elettrici e le principali novità riguardano l'introduzione di tre fondamentali regole da rispettare qualora il monopattino sia utilizzato per la circolazione su strada. La prima è l'obbligo per il titolare del monopattino elettrico di stipulare una polizza assicurativa di responsabilità civile, la seconda prevede l'obbligo per il conducente del monopattino elettrico di utilizzare il casco protettivo durante la circolazione stradale e la terza prevede l'obbligo per i titolari di impresa a noleggio di avere una polizza assicurativa per i danni terzi."

Nel progetto di legge che discutiamo qui oggi però si prevede che il monopattino possa essere guidato solo sopra i 18 anni e questo, in qualche modo, contrasta con la possibilità attualmente consentita per chi ha meno di 18 anni di guidare un motorino. Si potrebbero prevedere dei limiti e accorgimenti invece di vietare la circolazione di chi ha tra i 14 e i 18 anni, cosa che il disegno di legge in Senato tiene in considerazione prevedendo una serie di obblighi per i giovani conducenti dei monopattini elettrici.

L'articolo 4, infatti, riconosce la possibilità anche ai giovani di età compresa fra 14 e i 18 anni di utilizzare su strada monopattini elettrici, purché la conduzione del mezzo avvenga esclusivamente ad una velocità non superiore a 6 km/h in aree e percorsi pedonali e non superiore ai 12 km/h su percorsi ciclabili, nel rispetto dell'obbligo di indossare un casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI/EN/1078 e UNI/EN 1080, nonché indossando un giubbino o bretelle retro-riflettenti ad alta visibilità e prevedendo inoltre che al di fuori di tali ambiti la conduzione del monopattino su strada deve essere fatta a mano e senza l'ausilio del motore elettrico. Oltretutto, per favorire il rispetto dei suddetti limiti di velocità ai giovani con età compresa fra i 14 e i 18 anni, è fatto divieto di utilizzare monopattini elettrici privi di un apposito regolatore che delimiti la velocità tra i 6 e i 12 km/h. Infine, allo scopo di garantire la sicurezza stradale e le regole di circolazione dei veicoli, la fermata e la sosta dei monopattini elettrici, già disciplinate dall'articolo 158

del Codice della Strada, afferma che la sosta selvaggia sui marciapiedi in area di circolazione stradale e in aree pedonali è sempre vietata, salvo diversa segnalazione, e soggetta a sanzioni amministrative e prevede l'obbligo per i Comuni di individuare entro 120 giorni dalla data in entrata in vigore della legge gli appositi spazi riservati alla sosta dei monopattini elettrici.

Concludo dicendo che, sempre nell'ottica di garantire la sicurezza stradale e le regole della circolazione dei veicoli, il disegno di legge depositato al Senato appare già più completo rispetto al nostro pdl oggi in discussione, quindi sostanzialmente perché mi sono permesso, complice della vostra pazienza e della vostra voglia di ascoltarmi, di entrare così nel merito di questa vicenda? Perché effettivamente la collega Cestari ha ragione: il problema c'è, è serio e importante, ma il problema non può essere normato semplicemente con delle scelte singole che vanno a porre limiti e restrizioni, perché abbiamo visto bene che è un argomento che si intreccia all'interno di una norma molto più complessa, che va dal Codice della strada al decreto che stanno discutendo, passando per disegni di legge depositati già a carattere nazionale e dove si tenta di intervenire su tutto il sistema della mobilità. Quando si parla di certi temi e si mette mano alla norma bisogna decidere non solo quanto deve correre un monopattino, ma anche dove e a che velocità deve circolare un monopattino e cosa può fare chi lo deve guidare o dove lo deve parcheggiare.

Quindi è evidente che è un lavoro molto più complesso quello richiesto, che deve armonizzarsi con quella che è ormai la quotidianità che ognuno di noi è abituato a vedere soprattutto nelle grandi città, dove l'utilizzo di questi mezzi sotto molti aspetti è anche una cosa positiva per agevolare la micro-viabilità urbana.

Diventa chiaro che un progetto di legge che interviene con due piccole modifiche in due singoli articoli sia riduttivo. Per quanto sia importante il lavoro fatto dalla collega e dalla commissione, è più importante la visione verso la quale si cerca di andare, quella della messa in sicurezza, della riduzione del numero di incidenti, del mettere sempre più al sicuro i pedoni e i conducenti dei mezzi, e per la quale è necessario fare un ragionamento più ampio su tutto il sistema di mobilità, intervenendo anche su quei passaggi del Codice della strada che, qualora decidessimo di approvare così questo progetto di legge, ci porterebbero incontro a dei vizi amministrativi.

Ad esempio, nel nostro progetto di legge statale leggo che all'art. 1, comma 1 lettera a) si prevede che nella legge 160/2019 "al primo periodo del comma 75-ter dopo le parole "I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75" sono inserite le seguenti: "devono essere assicurati per responsabilità civile verso terzi," e la parola "quattordicesimo" è sostituita dalla seguente: "diciottesimo" e alla lettera b) si prevede che "al secondo periodo del comma 75-quater le parole "di età inferiore a diciotto anni" sono soppresse."

Se noi però andiamo a vedere l'articolo 50 del Codice della strada, prima delle modifiche entrate in vigore il 1° gennaio 2021 diceva che "i velocipedi sono 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". Dal 1 gennaio 2021 è stato aggiunto che "sono altresì considerati velocipedi 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", quindi entra nella norma anche il kilowattaggio di questi mezzi.

Questo cosa ci dice, al netto dell'essere d'accordo o no? Ci dice che il legislatore già all'inizio di quest'anno è intervenuto su questo articolo, lasciando però che per il codice della strada il monopattino è un velocipede. Possiamo dissentire e

discuterne a oltranza, ma nel codice della strada il monopattino è considerato un velocipede.

E come possiamo noi, se il monopattino risulta ancora essere un velocipede per una norma primaria come il codice della strada, andare senza un disegno complessivo ad estrapolare un singolo elemento e normarlo? Possiamo dire che da domani il monopattino non verrà più considerato un velocipede e quindi ci sarà altro che lo normerà, ma finché è riconosciuto come tale le regole che vengono applicate sono quelle del Codice della strada per i velocipedi e quindi noi, con questo progetto di legge, a mio avviso andremmo a creare tante contraddizioni.

Abbiamo visto quindi che non è semplice intervenire su una materia così complessa e che questi due articoli, comunque importanti e dall'altissimo intento, palesemente non offrono ristoro a quello che rimane il vero problema. È chiaro che tutti abbiamo la volontà di risolverlo, ma è anche stato evidenziato che non si può fare con il progetto di legge in discussione oggi. Mentre noi qui discutiamo e chiediamo al Governo centrale di fare qualcosa, questi lo sta già facendo per di più andando in una direzione più completa, che tiene in considerazione tutti quegli equilibri e tutte quelle situazioni che devono armonizzarsi e che, come dicevamo prima, vanno dal dove si può parcheggiare il monopattino, alla microcar, da chi guida la bicicletta elettrica alle protezioni per i giovani dai 14 ai 18 anni, dall'obbligo di assicurazione alla velocità massima da raggiungere e dove.

Permettetemi di dire con grande soddisfazione, ma credo che dovrebbe essere soddisfazione anche vostra, visto che a livello centrale romano siamo tutti alleati, siamo una grande coalizione di governo che lavora insieme per il bene del Paese, che c'è un partito in questa grande coalizione di governo - ovviamente escludo i compagni di Fratelli d'Italia che siedono altrove in Parlamento - che, nonostante il decreto infrastrutture stia andando avanti, ha presentato anche un dettagliato disegno di legge che punta non solo a fare le modifiche che il giorno dopo verrebbero impugnate, ma ad intervenire complessivamente su questa materia, ovvero l'armonizzazione dell'intero sistema della micromobilità, che non può essere lasciata a singole partite avulse l'una dall'altra, tentando di sistamarle, più o meno, in base ai problemi che esse arrecano. A Roma quindi le idee su cosa si debba fare sono già ben chiare, sicuramente la Regione del Veneto potrà essere un pungolo ed essere d'aiuto per quello che deciderà il Governo centrale. Ripeto che vanno ringraziati i colleghi che hanno presentato questo progetto di legge statale, perché in principio va a dire che il problema lo sentiamo e chiediamo una mano per risolverlo nell'interesse della sicurezza dei nostri figli, delle nostre città, della nostra mobilità e dello stare insieme in un disegno complessivo di comunità, però questo progetto di legge non è sufficiente, se non dal punto di vista di dare un grande supporto morale all'iniziativa che sta mettendo in piedi il Governo.

Tecnicamente non credo possa essere la risposta a tutti quelli che sono i problemi che in qualche modo racchiudono questo enorme, complesso e difficile mondo già di suo fatto di contraddizioni, che è quello della mobilità a due ruote, velocipedi o assistiti di carattere generale.”;

ESAMINA e VOTA, articolo per articolo, la proposta di legge statale composta di n. 2 articoli;

PRESO ATTO che la votazione dei singoli articoli ha dato il seguente risultato:

Art. 1

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 47
Voti favorevoli	n. 37
Astenuti	n. 10

Art. 2

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 46
Voti favorevoli	n. 37
Astenuti	n. 9

VISTO l'articolo 121 della Costituzione;

VISTI gli articoli 19 e 21 dello Statuto regionale;

con votazione palese,

APPROVA

la proposta di legge statale, nel suo complesso, nel testo allegato, che fa parte integrante della presente deliberazione e indica la Camera dei Deputati quale ramo del Parlamento presso cui depositare la proposta di legge stessa.

Assegnati	n. 51
Presenti-votanti	n. 48
Voti favorevoli	n. 38
Astenuti	n. 10

IL CONSIGLIERE-SEGRETARIO
f.to Erika Baldin

IL PRESIDENTE
f.to Roberto Ciambetti



CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

XI LEGISLATURA

ALLEGATO ALLA DELIBERAZIONE CONSILIARE N. 111 DEL 26 OTTOBRE 2021
RELATIVA A:

PROPOSTA DI LEGGE STATALE DA TRASMETTERE AL PARLAMENTO NAZIONALE, AI SENSI DELL'ARTICOLO 121 DELLA COSTITUZIONE, D'INIZIATIVA DEL CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO DAL TITOLO:

MODIFICHE AI COMMI 75-TER E 75-QUATER DELL'ARTICOLO 1 DELLA LEGGE 27 DICEMBRE 2019, N. 160 "BILANCIO DI PREVISIONE DELLO STATO PER L'ANNO FINANZIARIO 2020 E BILANCIO PLURIENNALE PER IL TRIENNIO 2020-2022"

Art. 1 - Modifiche ai commi 75-ter e 75-quater dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022".

1. All'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 sono apportate le seguenti modifiche:

- a) al primo periodo del comma 75-ter dopo le parole: "*I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui al comma 75*" sono inserite le seguenti: "*devono essere assicurati per responsabilità civile verso terzi,*" e la parola: "*quattordicesimo*" è sostituita dalla seguente: "*diciottesimo*";
- b) al secondo periodo del comma 75-quater le parole: "*di età inferiore a diciotto anni*" sono soppresse.

Art. 2 - Decorrenza dell'applicazione.

1. Le modifiche di cui all'articolo 1 si applicano a decorrere dalla data di entrata in vigore della presente legge.

INDICE

Art. 1 - Modifiche ai commi 75-ter e 75-quater dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 "Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022"	8
Art. 2 - Decorrenza dell'applicazione.....	8

Proposta di legge statale

“Modifiche ai commi 75-ter e 75-quater dell’articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 “Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022 ””.

(PDLS n. 5 e n. 6 -testo unificato)

Relazione tecnica redatta ai sensi della legge 31 dicembre 2009, n. 196 "Legge di contabilità e finanza pubblica", articolo 17 "Copertura finanziaria delle leggi".

La Proposta di legge statale (PDLS) in oggetto intende apportare alcune modifiche alla disciplina in materia di monopattini elettrici.

Come noto, il Legislatore statale era dapprima intervenuto sulla materia con il comma 75 dell’articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l’anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022) e successivamente con l’articolo 33 bis del cosiddetto decreto “Milleproroghe 2020” (D.L. 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla L. 28 febbraio 2020, n. 8), il quale, per quanto in quanto in questa sede interessa, ha modificato e arricchito la disciplina riguardante i monopattini elettrici disponendo la sostituzione dell’originario comma 75 con gli attuali commi da 75 a 75-septies, oltre a prorogare di dodici mesi il termine di conclusione della sperimentazione di cui all’articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n. 145, indicato dall’articolo 7 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, e a consentire la circolazione mediante *segway*, *hoverboard* e *monowheel*, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, solo se sono a propulsione prevalentemente elettrica, nell’ambito della sperimentazione disciplinata dal citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019 e nel rispetto delle caratteristiche tecniche e costruttive e delle condizioni di circolazione da esso definite,

La Proposta di legge statale, come si desume chiaramente dalla relazione accompagnatoria, riconosce che con le modifiche introdotte dal citato articolo 33 bis sono state certamente colmate alcune delle lacune determinate dalla formulazione originaria del citato comma 75 disponendo anche misure di maggior tutela della sicurezza della circolazione, come ad esempio attraverso la disposizione di cui al comma 75-bis dell’articolo 1 con la quale si è previsto la confisca del monopattino per chiunque circoli con il suddetto mezzo a motore con modifiche delle caratteristiche tecniche previste per il medesimo, o come attraverso l’inserimento, anche, dei commi 75-ter e 75-quater, che hanno certamente colmato alcune delle lacune determinate dalla precedente formulazione del citato comma 75. Allo stesso tempo, però, non si sono ritenute sufficienti tali modifiche e integrazioni a fronte di notevoli preoccupazioni derivanti dalla pericolosità dei monopattini elettrici, che, combinando velocità e agilità di circolazione, sono frequentemente coinvolti in incidenti stradali, spesso con conseguenze estreme, soprattutto per il conducente o per eventuali pedoni: secondo un rapporto ACI-ISTAT del 22 luglio 2021, infatti, a partire da maggio

2020 i monopattini elettrici sono stati coinvolti in più di 2 incidenti al giorno (564 totali) con lesioni a persone e c'è stato inoltre un decesso, la prima vittima in Italia. I feriti tra conducenti e passeggeri su monopattino ammontano a 518, i conducenti illesi a 58 mentre sono stati 33 i feriti tra i pedoni investiti da questi mezzi e 44 i feriti su altri veicoli (soprattutto biciclette e motocicli).

La finalità della Proposta di legge, dunque, concentrandosi sulla persona e non sul mezzo, è quella di rafforzare -mediante la modifica dei commi 75-ter e 75-quater dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160- nella circolazione la sicurezza non solo degli utilizzatori dei monopattini elettrici, ma anche degli altri utenti della strada, prevedendo, all'articolo 1:

- l'obbligo generalizzato di stipulazione della polizza per responsabilità civile verso terzi, in considerazione del verosimile rischio che l'uso del mezzo possa causare danni a terzi (prima modifica al comma 75-ter). Nella vigente legislazione, infatti, l'obbligo di copertura assicurativa è stabilito solamente per lo svolgimento del servizio di noleggio dei monopattini elettrici (v. comma 75-septies dell'articolo 1 della legge 160/2019);
- il divieto per tutti i minorenni di utilizzare i suddetti monopattini (seconda modifica al comma 75-ter), proprio per il potenziale rischio che comporta la guida di tale mezzo, soprattutto da parte dei più giovani, della conduzione dei monopattini elettrici, il cui utilizzo viene consentito esclusivamente alle persone che abbiano compiuto diciotto anni di età (il vigente comma 75-ter ne consente, invece, l'utilizzo anche ai minori che abbiano compiuto quattordici anni);
- l'estensione a tutti i conducenti dei monopattini elettrici, e quindi a prescindere dall'età, dell'obbligo di indossare idoneo casco protettivo (modifica del comma 75-quater), mentre attualmente l'obbligo sussiste per i soli conducenti di età inferiore ai 18 anni).

Con l'articolo 2 della Proposta di legge si intende esplicitare che le modifiche introdotte dall'articolo 1 (obbligo di copertura assicurativa per la messa in circolazione dei monopattini elettrici, utilizzo consentito solo ai maggiorenni, obbligo di casco protettivo esteso a tutti gli utilizzatori anche maggiori di anni 18) trovano applicazione dalla data di entrata in vigore della medesima proposta di legge.

Dal punto di vista finanziario si attesta la neutralità finanziaria delle disposizioni previste dalla presente Proposta di legge statale, per la cui attuazione si provvede nell'ambito delle risorse umane, strumentali e finanziarie previste a legislazione vigente e, comunque, senza nuovi o maggiori oneri per la finanza pubblica.