

IX COMMISSIONE PERMANENTE

(Trasporti, poste e telecomunicazioni)

S O M M A R I O

SEDE REFERENTE:

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince ». Testo unificato Doc. XXII, n. 47 Andrea Romano, Doc. XXII, n. 49 Potenti e Doc. XXII, n. 51 Berti (<i>Seguito dell'esame e conclusione</i>)	28
Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. C. 2675 Rosso (<i>Esame e rinvio</i>)	29

SEDE REFERENTE

Giovedì 15 aprile 2021. — Presidenza del vicepresidente Paolo FICARA.

La seduta comincia alle 10.30.

Istituzione di una Commissione parlamentare di inchiesta sulle cause del disastro della nave « Moby Prince ».

Testo unificato Doc. XXII, n. 47 Andrea Romano, Doc. XXII, n. 49 Potenti e Doc. XXII, n. 51 Berti.

(Seguito dell'esame e conclusione).

La Commissione prosegue l'esame delle proposte di inchiesta parlamentare all'ordine del giorno, rinviato, da ultimo, nella seduta dell'8 aprile 2021.

Paolo FICARA, *presidente*, avverte che sono pervenuti i pareri favorevoli della I Commissione Affari costituzionali e della II Commissione Giustizia e il nulla osta della V Commissione Bilancio.

Andrea ROMANO (PD), *relatore*, ringrazia tutti i gruppi e in particolare la Presidenza per la rapidità con cui si è giunti al conferimento del mandato ai relatori, ri-

cordando la recente ricorrenza del 10 aprile, trentennale del disastro della nave Moby Prince. Richiama le parole pronunciate nell'occasione dal Presidente della Repubblica Sergio Mattarella, il quale ha ribadito la necessità di fare chiarezza sulla vicenda, nonché gli interventi dei Presidenti dei due rami del Parlamento e della Ministra della giustizia. Richiede infine che la Presidenza della Commissione si attivi presso la Presidenza della Camera per una rapida calendarizzazione in Assemblea della discussione del testo unificato in esame, che dovrebbe essere anticipata rispetto all'attuale previsione nel programma dei lavori di giugno.

Elena MACCANTI (LEGA) esprime l'ampia soddisfazione del gruppo della Lega per l'operato della Commissione, unendosi alla richiesta di una rapida calendarizzazione avanzata dal relatore. Sottolinea come la Camera abbia saputo efficacemente prestare ascolto al desiderio di giustizia dei familiari delle vittime.

Bernardo MARINO (M5S) preannuncia il convinto voto favorevole del proprio gruppo, manifestando grande apprezzamento per il lavoro svolto dai relatori e

dagli uffici. Aderisce alla richiesta di una rapida calendarizzazione, giacché l'istituzione Commissione nasce per dare soddisfazione al desiderio di giustizia dei familiari delle vittime.

La Commissione delibera all'unanimità di conferire ai relatori, Manfredi Potenti e Andrea Romano, il mandato a riferire favorevolmente all'Assemblea.

Delibera altresì di chiedere l'autorizzazione a riferire oralmente.

Paolo FICARA, *presidente*, avverte che la presidenza si riserva di designare i componenti del Comitato dei nove sulla base delle indicazioni dei gruppi.

Afferma inoltre che, come richiesto, la presidenza si attiverà per sollecitare una rapida calendarizzazione, auspicando che nel contempo i vari gruppi sensibilizzino in tal senso i propri presidenti.

Disposizioni in materia di circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.

C. 2675 Rosso.

(Esame e rinvio).

La Commissione inizia l'esame della proposta di legge all'ordine del giorno.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, dichiara la propria soddisfazione, giacché con la proposta in esame la Commissione ha modo di riappropriarsi di un tema, quello della mobilità dolce, su cui essa si è impegnata sin dall'inizio della legislatura. Su tale tema il lavoro svolto è stato poi nei fatti superato dall'approvazione, in provvedimenti di carattere economico, di una disciplina della materia, anche per taluni limiti imposti dai regolamenti che hanno rallentato i lavori; oggi la Commissione ha invece modo di riprendere le fila della discussione, e per questo ringrazia l'onorevole Rosso. Auspica che sia possibile superare le barriere che hanno finora diviso sostenitori e detrattori dei monopattini, giungendo ad elaborare un provvedimento che tuteli nello stesso modo gli utilizzatori di

questi mezzi e gli altri soggetti che circolano sulle strade.

Venendo al merito del provvedimento, osserva che la proposta di legge C. 2675, come segnala la relazione illustrativa della stessa, prevede una normativa autonoma diretta a disciplinare la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, abrogando le disposizioni dei commi da 75 a 75-*septies* dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019, che attualmente disciplinano la materia, al fine di favorire le massime conoscenza, fruibilità e chiarezza delle norme che regolano la circolazione dei monopattini elettrici da parte dei loro utenti, nonché di far fronte alle criticità connesse alla circolazione dei monopattini elettrici nelle città. Ricorda che un precoce tentativo di normazione era stato operato dall'allora Ministro Toninelli, in termini di mobilità elettrica, tentativo poi superato.

Rileva poi come la relazione alla proposta di legge, pur riconoscendo il principio che sarebbe opportuno che le disposizioni in materia di circolazione stradale siano nel Codice della strada, segnali che, essendo ancora in corso di svolgimento la sperimentazione sulla circolazione dei mezzi di micromobilità elettrica, e ritenendosi opportuno che la normativa definitiva debba essere predisposta alla luce dei dati raccolti a livello empirico, la disciplina in essa introdotta ha natura inevitabilmente transitoria in attesa della citata legislazione organica e definitiva da collocare, come detto, all'interno del Codice della strada.

La proposta di legge, che consta di 8 articoli, si discosta solo in parte dalle previsioni della legge n. 160 del 2019. Segnerà di volta in volta le novità rispetto alla disciplina vigente, sui diversi articoli.

L'articolo 1 sancisce 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.

L'articolo 2, comma 1, introduce la definizione di monopattini elettrici, indicando i requisiti che essi devono possedere ai fini dell'ammissione alla circolazione, e in particolare: caratteristiche costruttive di cui all'allegato 1 annesso al decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019; assenza di posti a sedere; motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kilowatt; segnalatore acustico; regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui all'articolo 4; marcatura CE prevista dalla direttiva n. 2006/42/CE del 17 maggio 2006. Tali disposizioni sono sostanzialmente analoghe a quelle della legge n. 160 del 2019.

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, 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.

Ricorda che per quanto riguarda l'età il vigente comma 75-ter dell'articolo 1 della legge di Bilancio 2020 stabilisce che i monopattini possano essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età, mentre, 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 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.

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 in cui è consentita la circolazione dei monopattini, cioè le strade urbane con un limite di velocità di 30 chilometri orari. 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 conduzione al di sotto dei 18 anni di età e per la conduzione non a mano dopo il tramonto è prevista la sanzione amministrativa accessoria della confisca del monopattino.

Rispetto alla legislazione vigente di cui al comma 75-ter dell'articolo 1 della legge di bilancio 2019, pertanto, la proposta in commento introduce: il nuovo obbligo di condurre a mano i monopattini da mezz'ora dopo il tramonto; 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 ed il divieto assoluto di condurre i monopattini su più di una fila (la disciplina vigente dispone che i monopattini elettrici 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).

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 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 prevista è portato 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.

Rispetto alla disciplina vigente, di cui al comma 75-*ter* dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019 – che dispone che i monopattini 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 – si prevede invece l'utilizzo di tali mezzi solo nelle strade ove vi sia il limite di velocità di 30 km/h oltre che nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili e su piste ciclabili.

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. 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.

Come segnala la relazione illustrativa, l'obiettivo della disposizione è quello di ribadire l'applicabilità delle disposizioni già vigenti del Codice relativamente al divieto di abbandonare i monopattini elettrici sui marciapiedi, disciplinando altresì le modalità di definizione di aree di sosta per i medesimi mezzi.

L'articolo 6 ha ad oggetto i servizi di monopattini a noleggio, prevedendo che, fermo restando quanto previsto dalla proposta di legge in esame, i servizi di noleggio, anche in modalità *free-floating*, 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. Questa disposizione coincide sostanzialmente con quanto previsto dal comma 75-*septies* dell'articolo 1 della legge 27 dicembre 2019, n. 160.

Sottolinea come proprio la diffusione di questi servizi di *sharing* in assenza di una chiara regolamentazione abbia avuto un forte impatto sulla circolazione nelle città.

L'articolo 7 disciplina 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. Anche tale disposizione è riprodottriva del comma 75-*sexies* dell'articolo 1 della legge n. 160 del 2019.

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

Auspiciando un grande sforzo della Commissione per dare copertura normativa ad una materia così attuale, ricorda come il numero imponente di monopattini oggi in uso stia creando notevoli problemi, che giungono anche a veri e propri incidenti

mortali. Per quanto riguarda infine i lavori, ritiene opportuno tenere un apposito ciclo di audizioni, notando fra l'altro come i soggetti da audire siano stati già individuati nell'ambito delle proposte di modifiche al codice della strada, nella quale si pensava in origine di porre il tema all'esame.

Roberto ROSSO (FI) ringrazia la relatrice per aver efficacemente illustrato la proposta di legge a propria prima firma. Ricorda come per essa sia stato richiesto un esame urgente da parte della Commissione, elogiando la presidente Paita per aver compreso tale necessità. Si sono infatti già verificati sul territorio nazionale 123 incidenti che hanno coinvolto monopattini, che hanno purtroppo già provocato la prima vittima fra i conducenti e la prima vittima di un investimento. Rileva come i sindaci di numerose città, spaventati, si siano già affrettati ad emanare atti amministrativi, in maniera spesso contrastante: Firenze, ad esempio, ha introdotto l'obbligo del casco.

Di fronte a una situazione così disordinata, si impone per il Parlamento l'obbligo di riappropriarsi con spirito unitario della materia, tramite la proposta di legge all'esame, che è un punto di partenza sul quale vi è la massima disponibilità ad accogliere modifiche. Ricorda come già in passato – ad esempio, nell'ambito dell'esame della legge di bilancio – la Commissione si sia dimostrata quella che per definizione è in grado di deliberare in modo unanime. In conclusione, riconosce la necessità di effettuare degli approfondimenti, ma purché si arrivi poi a legiferare, in modo da tenere presenti le esigenze sia dei conducenti di monopattini che degli altri utenti della strada. L'obiettivo è quello di dare un quadro certo alla loro circolazione, che ci deve essere, ma in sicurezza.

Mauro ROTELLI (FDI) ricorda di essere stato, a seguito di una precedente riunione sul tema, oggetto di una sorta di « *social storm* », in quanto ritenuto responsabile del boicottaggio dei monopattini, mentre si era limitato a proporre una regolamentazione certa.

Quanto alla proposta di legge in argomento, rileva come in essa si possano ritrovare le posizioni politiche più diverse, su di un tema a proposito del quale è emersa la massima attenzione da tutta Italia, o per assicurare la necessaria mobilità o per svolgere attività ludiche o turistiche. Sottolinea come specifiche sollecitazioni siano giunte dai sindaci, tra cui quelli di Cagliari e Catania, e che per tutti questi motivi intende dare il massimo supporto all'elaborazione del testo.

Vincenza BRUNO BOSSIO (PD) sottolinea come l'approccio che la Commissione assumerà nell'esaminare la proposta di legge rivesta la massima importanza. Ricorda l'« esproprio » operato con l'approvazione al Senato di un emendamento nel corso della discussione della legge di bilancio, relativo ad un argomento che si riteneva dovesse rientrare nel codice della strada; nota che peraltro, non essendo stato ancora affrontato l'esame di quest'ultimo, ciò ha comunque dato una risposta all'esigenza di affrontare un tema così rilevante.

Attira l'attenzione della Commissione su due diverse questioni: la prima, la distinzione fra monopattini di proprietà e quelli in *sharing*; la seconda, se sia possibile equiparare i monopattini alle biciclette. Conclude auspicando un approccio propositivo da parte di tutta la Commissione, maggioranza e opposizione, in modo da garantire la giusta tutela ai cittadini.

Diego DE LORENZIS (M5S), intervenendo da remoto, rileva come la relazione illustrativa della proposta di legge all'esame affermi che la circolazione dei monopattini deve essere normata da regole chiare: questo non corrisponde al vero, in quanto le regole già esistono. Ritiene che la proposta corrisponda al tentativo di porre limitazioni più restrittive, sulla base della presunzione di un'intrinseca insicurezza del mezzo: in realtà il problema autentico è la generale mancanza di sicurezza sulle nostre strade causata soprattutto dagli automobilisti, che guidano veicoli più veloci e più pesanti, e dunque naturalmente più pericolosi in base a leggi fisiche. Respinge

dunque il tentativo di criminalizzare quelli che sono gli utenti della strada più vulnerabili.

In definitiva, critica il tentativo di scoraggiare la mobilità sostenibile, ricordando come spesso i monopattini siano stati acquistati con incentivi statali. Afferma che è l'impianto generale della proposta che dev'essere modificato. Quanto alla sempre più diffusa opzione per la mobilità alternativa, cita due esempi europei: in Spagna è stato introdotto dal prossimo 11 maggio il limite di velocità a 30 chilometri orari in tutte le strade urbane non ad alto scorrimento; in Francia, Parigi si candida ad essere «città dei 15 minuti», in cui cioè tutte le mete della vita quotidiana possono essere raggiunte in quel lasso temporale, e, insieme ad altre città francesi, ugualmente porrà il limite di velocità a 30 chilometri orari. Conclude ribadendo come, nel rapporto fra mobilità tradizionale e mobilità alternativa, il paradigma debba essere radicalmente ribaltato.

Luciano NOBILI (IV) afferma di condividere *in toto* quanto dichiarato dal collega De Lorenzis, ricordando come peraltro fino a questo momento il dibattito politico si sia concentrato non tanto sui monopattini in sé, ma sulla loro incentivazione statale. Rileva come in realtà le regole sui monopattini già ci siano, e come semmai la sede in cui modificarle sia il codice della strada. Quanto alla proposta di legge all'esame, esso non lo convince totalmente: il problema non è porre delle regole nuove, bensì applicare effettivamente quelle che ci sono.

Propone dunque alla Commissione di lavorare sul merito della questione, rilevando come, in primo luogo, stabilire l'obbligo del casco o di bretelle autoriflettenti corrisponda di fatto a scoraggiare l'utilizzo dei monopattini, e come, in secondo luogo, occorra ormai prendere atto che la circolazione stradale sia una sorta di mosaico, in cui convivono i mezzi più diversi. Ribadisce comunque come i problemi di sicurezza derivino non dall'assenza di regole, ma dal mancato rispetto delle regole che ci sono, citando l'esempio della guida contromano. Si affida infine, per una proficua disamina del provvedimento, all'equilibrio della relatrice.

Elena MACCANTI (LEGA), *relatrice*, ricorda come la proposta di legge all'esame nasca dall'esigenza di tenere il passo con la realtà esterna, che molto spesso travolge con la propria velocità l'attività di normazione del Parlamento. Auspica che tutti i gruppi possano lavorare per trovare una sintesi, superando gli steccati ideologici che si sono verificati in passato. Ribadisce la necessità di tenere un breve e selezionato ciclo di audizioni, aperto anche ai sindaci e a quanti stanno sperimentando le nuove forme di mobilità, per approfondire un tema rispetto al quale la Commissione dovrà lavorare dimostrando autentica capacità di legislazione.

Paolo FICARA, *presidente*, nessun altro chiedendo di intervenire, rinvia il seguito dell'esame ad altra seduta.

La seduta termina alle 11.10.