



I monopattini elettrici e gli altri dispositivi di micromobilità possono diventare ciclomotori? E in caso di incidente?

L

a circolazione su strada dei monopattini e degli altri dispositivi di micromobilità elettrica in Italia, benché sia una realtà sempre più diffusa nei contesti urbani, solleva ancora incertezze rispetto alle misure sanzionatorie e alle verifiche relative ai controlli di polizia stradale che rivelano diverse attuazioni sul territorio nazionale con una possibile diversificata classificazione dei micromezzi e dei loro utilizzatori.

La Prefettura di Firenze, a seguito di diversi ricorsi presentati ex art. 203 C.d.S., per verbali redatti dalla Polizia Municipale del capoluogo toscano, relativi alla classificazione e categorizzazione dei monopattini elettrici, ha interpellato direttamente l'Ufficio Motorizzazione Civile di Firenze.

Si trattava soprattutto di numerosi contenziosi a seguito di verbali elevati per violazioni dell'articolo 97 commi 7 e 8 C.d.S. (ciclomotore per il quale non è stato rilasciato certificato di circolazione e sprovvisto di targa). Come espressamente disposto nella tabella allegata alla Circolare del Ministero dell'Interno protocollo n° 300/A/1974/20/104/5 del 9 Marzo 2020, i monopattini elettrici dotati di posto a sedere con altezza oltre 54 cm da terra, con erogazione di potenza nominale continua fino a 4 kw e con velocità sviluppata superiore a 6 km/h sono equiparati ai ciclomotori o addirittura considerati motocicli nel caso in cui, fermi gli altri due requisiti, la potenza erogata dal motore sia oltre i 4 kw.

La richiesta di precisazioni è stata rivolta alla MCTC dall'Autorità Amministrativa di Firenze per ottenere un autorevole parere volto a chiarire se i monopattini elettrici, con le particolari caratteristiche individuate dalla Circolare sopra indicata, possano essere immatricolati come ciclomotori o addirittura come motocicli.

La Motorizzazione fiorentina, con nota di risposta, ha evidenziato che tali caratteristiche non sono da sole sufficienti per classificare un veicolo come ciclomotore o addirittura come veicolo a due ruote di categoria superiore.

Infatti, al riguardo, quest'ultimo ufficio ha affermato che detti veicoli devono possedere tutte le prescrizioni tecniche previste dal Regolamento UE 168/2013 arrivando alla conclusione che non sussistono, almeno al momento, i presupposti che consentano l'immatricolazione per i veicoli di cui trattasi, causa la mancanza di specifiche norme tecniche di omologazione nazionali o internazionali.

L'immatricolazione di un veicolo è subordinata alla presentazione di una dichiarazione di conformità ad un tipo omologato rilasciata dal costruttore del veicolo oppure di un certificato di approvazione, corredato da un certificato d'origine, rilasciato dal competente ufficio del Ministero Infrastrutture e Trasporti ai sensi dell'art. 75 C.d.S..

Entrambi i documenti richiesti attestano la rispondenza alle pertinenti Direttive/Regolamenti UE cui devono rispondere i veicoli per essere immessi in circolazione in un paese dell'Unione Europea.

Il Regolamento UE 168/2013 relativo all'omologazione dei veicoli a due, tre ruote e dei quadricicli, il cui

ambito d'applicazione è nell'art. 2, fornisce elenco completo delle prescrizioni tecniche che tali veicoli devono ottemperare.

Da quanto sopra, deriva che le caratteristiche riportate nella circolare del Ministero dell'Interno n° 300/A/1974/20/104/5 del 9 Marzo 2020, non sono sufficienti a classificare un veicolo come ciclomotore o motociclo, dato che ogni Stato Membro ha l'obbligo, ai fini omologativi, di attenersi alle norme tecniche previste dal sopra citato Regolamento UE.

Perciò la conclusione è che non sussistono, al momento, i presupposti per l'immatricolazione dei veicoli di cui trattasi, per la mancanza di specifiche norme tecniche di omologazione nazionali o comunitarie.

Da tali ragionamenti della Motorizzazione, riferiti espressamente ai soli monopattini elettrici, la Prefettura ha deciso di estenderne le considerazioni e di riflesso l'applicazione operativa, anche ad altri due veicoli quali i risciò a pedalata assistita con ausilio di motore elettrico e le biciclette elettriche.

Aderendo al ragionamento appena descritto, quindi, in maniera consequenziale deriva che, data l'impossibilità di immatricolare questi veicoli, non possano più essere contestate alcune violazioni del C.d.S. che deriverebbero, invece, a cascata nel caso si arrivassero a considerare veicoli a motore come fino ad ora in molte realtà italiane si è verificato.

Anche a Firenze, negli anni passati e fino ad oggi, in diverse circostanze sia i monopattini che i risciò e le bici elettriche, a seguito di accertamenti strumentali relativi alla misurazione della velocità raggiungibile o all'erogazione della potenza nominale continua propagata dal motore, sono stati considerati veri e propri "motorini" con collegato apparato sanzionatorio.

In modo particolare adesso, da questa nota Prefettizia, deriva il precipitato giuridico che non sarebbero più applicabili (visto che comunque eventuali ricorsi ai verbali sarebbero sempre accolti dall'Autorità Amministrativa competente) non solo l'articolo 97 commi 7 e 8 C.d.S., da cui sono scaturite le varie istanze e la particolare interpretazione di cui stiamo parlando, ma anche l'articolo 193 per mancanza assicurazione obbligatoria per veicoli a motore, l'articolo 171 per mancanza utilizzo del casco, ed eventualmente l'articolo 116 co 15 e 17 per conducente senza titolo abilitativo alla guida.

Per quanto concerne gli altri tre dispositivi autobilanciati, quali *monowheel*, *hoverboard* e *segway*, qualunque sia la velocità che possono sviluppare, anche se muniti di seggiolino di qualsiasi altezza, è fondamentale ricordare che in nessun caso, e non sussistono dubbi, possono essere applicate le disposizioni che regolano la circolazione dei ciclomotori o dei motocicli.

L'interpretazione data dalla Prefettura di Firenze, in questo modo, disattendendo sia il Regolamento UE 168/2013 che la Circolare del Ministero dell'Interno del 9 marzo 2020, comporta conseguenze a cascata, non solo limitatamente all'applicazione settoriale del codice della strada ma anche nell'ambito trasversale,

purtroppo sempre più spesso collegato, dell'infortunistica stradale.

Infatti, in caso di sinistro con conseguenze penali ex artt. 589 bis e 590 bis c.p., il monopattinista, che ad esempio ha causato lesioni gravi ad un pedone, (non scordiamoci anche della donna investita quest'anno sul marciapiede a Milano da un gruppetto di ragazzi a bordo di monopattini e poi deceduta) potrà essere indagato sempre e solo per il basico comma 1 e mai per le fattispecie aggravate previste e disciplinate dai commi 2 e successivi. Nonostante in caso di incidente con lesioni gravi provocate da conducente di monopattino si resti sempre nell'alveo del comma 1, possono però essere eseguiti regolarmente gli accertamenti urgenti sulla persona ex art. 354 co 3 c.p.p..

Infatti, come per tutti i conducenti di velocipedi, sarà sempre possibile sottoporre a pretest e prove etilometriche ex art. 186 C.d.S. il conducente del monopattino ma, in caso di positività, senza ritiro del titolo abilitativo e senza decurtazione di punti in quanto non prevista patente per la guida dei velocipedi.

Diversa la situazione per gli utilizzatori degli altri tre dispositivi autobilanciati.

I monopattini elettrici, come detto, per effetto delle modifiche apportate dalla finanziaria 2020, con entrata in vigore primo gennaio 2020, sono equiparati ai velocipedi e pertanto sono considerati veicoli: quindi l'utilizzatore è un conducente, e risponde come tale di tutte le violazioni collegate alla qualifica codicistica posseduta. I tre rimanenti dispositivi sperimentali previsti dal decreto Toninelli, non sono invece considerati veicoli e come tale l'utilizzatore non dovrebbe essere un conducente, venendo meno, come conseguenza, la possibilità di applicare le violazioni tipiche del conducente/trasgressore (come gli artt. 186, 186 bis, 187 C.d.S. ecc.).

A proposito però, vista la presenza incalzante e gravosa del comma 7 all'interno degli articoli 590 bis c.p. e 589 bis c.p. e l'importanza di un preciso, strategico e completo rilievo da parte degli operatori di Polizia dell'incidente stradale, si può sempre più prendere in considerazione una possibile alternativa nel *modus operandi*.

La Polizia Municipale di Firenze ha già cristallizzato più volte, sempre in accordo con i Pubblici Ministeri reperibili, la modalità pratica operativa di valutare e richiedere alle strutture ospedaliere, dove i soggetti coinvolti vengono ricoverati per le cure, un accertamento dell'eventuale stato d'ebbrezza alcolica o d'alterazione da sostanze stupefacenti nei confronti del pedone o anche su soggetto diverso dal conducente di un veicolo, quale potrebbe essere appunto l'utilizzatore di un dispositivo elettrico.

Può essere, infatti, in alcune circostanze il caso di proporre al P.M. di fare richiesta alla struttura sanitaria di eseguire accertamenti urgenti su questi soggetti, non chiaramente per il 186/187 C.d.S., ma correlati all'incidente stradale con lesioni gravi e comportanti l'eventuale successiva applicazione di diminuzione di pena causa possibili corresponsabilità nell'evento.

Infatti, potrebbe essere il caso del pedone e ora anche dell'utilizzatore del dispositivo elettrico, il cui comportamento sulla strada può aver concretizzato violazione ex art. 688 c.p., ubriachezza oggi depe-nalizzata e sanzionata amministrativamente oppure essere in stato d'alterazione da sostanze psicotrope o stupefacenti ex art. 75 DPR 309/1990, ma il cui accertamento comporterebbe la possibile compartecipazione all'evento sinistoso grave.

Condotta comunque incompatibile con le norme di comune prudenza che informano la sicurezza della circolazione stradale e che potrebbe integrare, se attentamente rilevata nell'immediato nel verbale degli accertamenti urgenti, un'importante ipotesi di correatà nella causazione dell'incidente grave.

Quindi, sempre confrontandoci con il Pubblico Ministero e con il suo assenso, potremmo esperire un esame qualitativo rilevandone il risultato oppure richiedere al soggetto un accertamento "scientifico".

Diversa la situazione in relazione all'art. 189 C.d.S. sia nelle fattispecie amministrative, contemplate nei commi 4 e 5, che in quelle penali delittuose previste nei commi 6 e 7. L'art. 189 è applicabile a tutti gli utilizzatori in quanto, in maniera onnicomprensiva, punisce il comportamento in caso di incidente da parte di qualsiasi utente della strada, compresi non solo i pedoni ma appunto anche coloro che sono a bordo di *monowhell*, *hoverboard* e *segway*, indipendentemente dalla terminologia utilizzatore o conducente.

Il corretto inquadramento torna ad essere importante in relazione ad incidenti stradali gravi con possibile interessamento dell'art. 590 ter c.p..

La norma introdotta con la legge n° 41/2016, infatti, recita che in caso di 590 bis c.p., se il conducente si dà alla fuga, le pene sono aumentate con apposita aggravante.

Ovvio che se aderiamo ad un'interpretazione restrittiva del soggetto, quale mero utilizzatore del dispositivo, non scatteranno mai le aggravanti previste dall'articolo introdotto dalla legge n° 41/2016.

Una particolare valutazione, che ad oggi non ha risposte normative certe, ma che oltre un piano meramente terminologico e lessicale rivela importanti risvolti pratico operativi, è quella riferita al termine corretto da adoperare, tra conducente, conduttore ed utilizzatore, per colui che è a bordo di questi microdispositivi di mobilità. Nessun dubbio ovviamente si pone per il monopattinista in quanto oggi vero e proprio conducente di veicolo assimilato al velocipede ex art. 50 C.d.S..

Invece, il codice non può aiutarci in relazione agli altri tre dispositivi sperimentali in quanto al momento questi ultimi non sono proprio contemplati al suo interno. Da notare come il Decreto Toninelli, n° 229 del 04/06/2019, in relazione agli altri tre mezzi usa prevalentemente il termine utilizzatore e una volta quello di conduttore ma, a sorpresa sul finale quasi come un colpo di scena improvviso, per il *segway*, impiega anche il termine conducente ribaltando ogni certezza, sia lessicale che sull'applicabilità delle norme.

Infatti, analizziamo nello specifico quanto sopra enunciato.

Nell'art. 4 rubricato "Condizioni e procedure per l'autorizzazione sperimentale" al comma 3 adopera il termine conduttori dei dispositivi i quali relativamente alla sosta si devono attenere a quanto previsto nella regolamentazione della sperimentazione disciplinata nel comma 1.

All'interno dell'art. 6 intitolato "Requisiti degli utenti e norme di comportamento" al comma 1 viene evidenziato che nell'ambito sperimentale i dispositivi possono essere condotti da utilizzatori con determinati requisiti fisici e abilitativi.

Al successivo comma 3 si parla di utilizzatori che devono mantenere un andamento regolare in relazione alla situazione e devono evitare manovre brusche ed acrobazie che potrebbero comportare pericoli e provocare incidenti.

Ugualmente in tutti i commi successivi dell'art. 6, ovvero dal 4 al 7, il Ministero parla sempre di utilizzatori dei dispositivi ma poi con un finale a sorpresa conclude, verrebbe da dire quasi a non volerci dare troppe certezze, paragonando nel comma 8, almeno a livello terminologico, chi è a bordo del *segway* al monopattinista. Infatti, in relazione alle situazioni di obbligo di usare il giubbotto retroriflettente ad alta visibilità, espressamente equipara il conducente di dispositivi autobilanciati di tipo *segway* al conducente di quelli non autobilanciati del tipo monopattino elettrico.

Diverse conclusioni, quindi, nel caso si possa parlare di conducente di uno degli altri tre dispositivi (in modo particolare del *segway* vista l'espressa terminologia adottata nel D.M.), con ovvi riflessi sanzionatori; ad oggi questa ricostruzione, nonostante i dubbi e le incertezze terminologiche, sembra però di difficile applicazione pratica.

Per quanto riguarda l'aspetto non secondario, se il monopattino elettrico rientri tra i veri e propri veicoli a motore o meno, nel silenzio assoluto delle varie norme, del Decreto Ministero Infrastrutture e Trasporti n° 229 del 4 giugno 2019 e della Circolare del 9 Marzo 2020, deve essere necessariamente operata una scelta interpretativa soggettiva, quindi non è detto che questa ricostruzione sia condivisa da tutti.

Il ragionamento seguito dalla Polizia Municipale di Firenze è stato il seguente: è vero che il monopattino ha un motore elettrico, ma il legislatore lo equipara ad un velocipede, al pari della bicicletta a pedalata assistita, e per il C.d.S. i velocipedi non sono mai veicoli a motore.

Il caso attuale e *sui generis* di Firenze mostra, ancora una volta, quanto la circolazione di monopattini e dispositivi di micromobilità elettrica sia una materia fluida in continua evoluzione che, per la sua novità e incertezza applicativa, richiede riflessioni e precisazioni da parte del Legislatore nazionale per una certa attuazione e corretta applicazione della normativa. ■

***Commissario Polizia Municipale di Firenze**