

LA MICROMOBILITA' ELETTRICA E LA SUA NORMATIVA: RIFLESSIONI SULLA TECNICA LEGISLATIVA

LA NATURA DELLA CIRCOLAZIONE STRADALE

Cassazione civile, sez. III, 26 ottobre 2017, n.25421:

La circolazione dei veicoli costituisce un caso particolare di attività pericolosa, avendo il legislatore costruito la disciplina dell'art. 2054 c.c. come sottospecie della regola generale posta dall'art. 2050 c.c. (conf., Cass. civ., sez. un., 29 aprile 2015, n.8620; idem, 24 giugno 2009, n. 14841; idem, 24 gennaio 2000, n. 749)

Che la circolazione dei veicoli sia da considerarsi attività pericolosa, l'aveva già compreso il legislatore del 1942, come evincibile dalla Relazione ministeriale al codice civile, laddove, nello spiegare il trattamento dettato per le attività pericolose (art. 2050 c.c.), si afferma che *il principio consacrato nell'art. 120 del testo unico delle disposizioni per la tutela delle strade e per la circolazione 8 dicembre 1933, n. 1740, riprodotto nell'art. 2054 c.c., è stato esteso a tutte le attività che possono creare pericolo per i terzi* (sub n. 795) e, successivamente, nell'illustrare l'art. 2054 c.c. (sub n. 796) si ribadisce che *dettata nell'art. 2050 c.c., la regola generale sopra esposta, di essa si fa applicazione nell'art. 2054 c.c., ove si regola la responsabilità per la circolazione dei veicoli, già disciplinata nell'art. 120 C.d.S* (si veda, sul punto, la parte motiva di Cass. civ., sez. un., 29 aprile 2015, n.8620).

In sostanza l'art. 120 C.d.S. del 1933 è stato sostanzialmente trasposto nell'art. 2054 c.c. (con alcune precisazioni che la pratica aveva indotto a ritenere necessarie) e nel contempo se ne è ricavata una norma generale (l'art. 2050 c.c.), con la conseguenza che la circolazione dei veicoli concreta una *species* rispetto al *genus* delle attività pericolose, come è confermato dall'identità della prova liberatoria per il superamento della presunzione di responsabilità, prevista rispettivamente dall'art. 2050 c.c. (che richiede la dimostrazione di "avere adottato tutte le misure idonee a evitare il danno") e dall'art. 2054 c.c., comma 1, (che prevede la dimostrazione che il conducente ha fatto "tutto il possibile per evitare il danno").

LA FINALITA' DELLE NORME DEL CODICE DELLA STRADA

Il principio informatore della circolazione previsto dall'art. 140 c.d.s.

Gli utenti della strada devono comportarsi in modo da non costituire pericolo o intralcio per la circolazione ed in modo che sia in ogni caso salvaguardata la sicurezza stradale.

Il predetto principio deve essere integrato dall'art. 141 co. 2 c.d.s.:

Il conducente deve sempre conservare il controllo del proprio veicolo ed essere in grado di compiere tutte le manovre necessarie in condizione di sicurezza, specialmente l'arresto tempestivo del veicolo entro i limiti del suo campo di visibilità e dinanzi a qualsiasi ostacolo prevedibile.

IL PECCATO ORIGINALE DELLA NORMATIVA INTERESSANTE LA MICROMOBILITA' ELETTRICA

Il legislatore, al fine di sostenere la diffusione della micromobilità elettrica nelle città, con il comma n. 102 della l. 145 del 30.12.2018, ha **autorizzato la sperimentazione** della circolazione su strada di detti mezzi di locomozione, disponendo la stesura di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti per definirne le modalità di attuazione oltre che gli strumenti operativi necessari.

La normativa qualifica detti mezzi “**veicoli**”, così da ampliare le tipologie previste dal codice della strada all’art. 46 e ss.

IL CONSEGUENTE ERRORE DEI COMUNI ITALIANI

Il primo semestre del 2019 ha visto le strade italiane invase da detti “microveicoli” che percorrevano (e percorrono) strade, marciapiedi e ciclabili impunemente, **senza che alcuna normativa vigente ne autorizzasse la circolazione.**

L'art. 190 C.d.S. (*comportamenti dei pedoni*), al comma n. 8 così dispone: *La circolazione mediante tavole, pattini od altri acceleratori di andatura è vietata sulle carreggiate delle strade;*

così il comma 9, ha soggiunto *Sugli spazi riservati ai pedoni è vietato usare tavole, pattini od altri acceleratori di andatura che possano creare situazioni di pericolo per gli altri utenti.*

Dell’uso dei monopattini si era interessata anche la Suprema Corte di Cassazione, stabilendo che **il divieto previsto dall’art. 190 del codice della strada si estende alle aree di parcheggio** (Cass. pen., n. 2342/2017, in *CED Cass. pen. 2018*)

In questo frangente temporale, gli utenti di monopattini e altri “microveicoli” hanno fatto **illecito uso** di ogni piano pubblico o a questo equiparato, **impuniti**, in quanto solo con decreto ministeriale 4.6.2019 n. 229 è stata concessa facoltà ai comuni di autorizzare, con apposita delibera, l’uso di detti mezzi in ambito urbano per un periodo sperimentale non inferiore a dodici mesi e previa apposizione della segnaletica sperimentale; la delibera del Comune di Milano è intervenuta in data 26.07.2019 e la segnaletica sperimentale è tutt’oggi assente.

SULLA CD. NORMATIVA DI “RINCORSA”:

LA LEGGE INSEGUE I PROBLEMI

- Il D.M. 4.6.2019 n. 229 ha autorizzato, in via sperimentale (per un periodo non superiore al biennio e non inferiore a dodici mesi; i veicoli sono utilizzabili unicamente in ambito urbano, non possono avere una potenza superiore a 500W e devono essere muniti di segnalatore acustico, non possono consentire il trasporto di un passeggero, non devono sviluppare velocità superiore ai 20 km/h e non superiore ai 6 km/h se utilizzati su aree pedonali. Inoltre, per circolare dopo il tramonto, devono essere provvisti di segnalatori luminosi sia anteriormente che posteriormente.

I Comuni potranno autorizzarne la sperimentazione esclusivamente sulle aree pedonali (senza che ciò causi intralcio al transito normale dei pedoni), sui percorsi pedonali e ciclabili, sulle piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata e sulle strade dove è prevista una velocità massima di 30 km/h, previa installazione di specifica segnaletica.

Nel caso di concessione a terzi, da parte dei Comuni, di servizi di noleggio dei dispositivi elettrici, dovrà essere obbligo delle società appaltatrici promuovere adeguata azione di informazione circa il regolare utilizzo dei veicoli (incluse le modalità consentite di sosta).

Gli utilizzatori dovranno essere maggiorenni e, se minorenni, dovranno avere conseguito almeno la patente AM

Delibera 26.7.2019 del Comune di Milano:

si autorizza la sperimentazione per la durata di un anno in tutte le aree individuate dal decreto n. 229/19, con eseguità immediata nelle aree pedonali, mentre negli altri spazi si dovrà attendere la posa della necessaria segnaletica verticale e orizzontale.

La delibera dispone anche l'obbligo di parcheggio dei dispositivi negli appositi stalli di sosta dedicati ai velocipedi o a lato strada ove non sia espressamente vietata la sosta e comunque con modalità non contrarie al codice della strada.

Legge n.160 del 27/12/2019 - Art.1 c.75 e seguenti

I monopattini vengono equiparati alla categoria dei velocipedi (art. 50 c.d.s.).

Ai sensi del combinato disposto degli artt. 175 e 182 c.d.s., i monopattini elettrici potevano circolare: in tutte le strade urbane e extraurbane, ad esclusione delle autostrade e delle strade extraurbane principali, e con le limitazioni o gli accorgimenti previsti dall'art. 182 co. 9 e 9bis c.d.s. (9- i velocipedi devono transitare sulle piste loro riservate quando esistono, salvo il divieto per particolari categorie di essi, con le modalità stabilite nel regolamento; 9-bis- Il conducente di velocipede che circola fuori dai centri abitati da mezz'ora dopo il tramonto del sole a mezz'ora prima del suo sorgere e il conducente di velocipede che circola

nelle gallerie hanno l'obbligo di indossare il giubbotto o le bretelle retroriflettenti ad alta visibilità).

Naturalmente, come per gli altri velocipedi, anche i conducenti di monopattino potranno circolare senza aver conseguito abilitazione alla guida, senza casco protettivo e senza obbligo di assicurazione RC.

Decreto-Legge n.162 del 30/12/2019 - Art. 33-bis c.1

Art. 33-bis: proroga del termine della sperimentazione di 12 mesi; inoltre: età minima 14 anni (senza, però, fare riferimento alla patente AM prevista per i velocipedi in generale, prevista dal D.M. 4.6.2019 n. 229); casco protettivo obbligatorio per i minorenni; consentita la circolazione su strade urbane con velocità massima di 50 km/h, dove è consentita la circolazione dei velocipedi, **strade extraurbane se presente pista ciclabile**; segnalamento di manovra di svolta si effettua con il braccio

Decreto-Legge n. 34 del 19/05/2020 - Art.229 c.1, lett. a)

Art. 1 - Principio ispiratore: la sicurezza e la tutela della salute delle persone nonché la tutela dell'ambiente, nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato.

Seguono, quindi, una serie di norme volte ad agevolare, secondo l'intenzione del legislatore, la circolazione in sicurezza dei velocipedi (inclusi anche i monopattini e gli altri mezzi della micromobilità elettrica), quali: l'istituzione di strade ad alta intensità ciclistica con diritto di precedenza dei velocipedi; cautele durante i sorpassi ai veicoli a due ruote con particolare attenzione alla distanza laterale; biciclette anche su strade adibite ai servizi pubblici; istituzione della corsia ciclabile (attraverso una delimitazione solo cromatica) e della casa avanzata.

Decreto infrastrutture (DL 121/2021) convertito nella Legge 9 novembre 2021, n. 156

La legge fissa innanzitutto le caratteristiche di fabbricazione dei monopattini elettrici

- Senza posti a sedere
- Con motore elettrico di potenza nominale continua inferiore a 0,50 kW
- Con segnalatore acustico
- Con regolatore di velocità in funzione dei nuovi limiti
- Con marcatura 'CE' prevista dalla direttiva europea 2006/42/CE

Dal 1 luglio 2022 i monopattini elettrici venduti in Italia dovranno avere anche gli indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote. (se acquistato in data antecedente, il veicolo dovrà essere messo in regola entro il 1 gennaio 2024)

- Velocità: sulle aree pedonali limite di 6 km/h., sulle strade urbane 20 km/h
- Et : si pu  guidare il monopattino elettrico solo se si sono compiuti i 14 anni di et . Dai 14 ai 18   obbligatorio l'uso del casco.
- da mezz'ora dopo il tramonto e per tutta la notte, obbligo indossare un giubbotto con le bretelle retroriflettenti, con obbligo di accensione la luce bianca o gialla fissa anteriore, e la luce rossa posteriore (stesso obbligo durante il giorno in caso di scarsa visibilit ).
- **È vietata la circolazione** dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica **sui marciapiedi**. Sui marciapiedi   consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica.   altres  **vietato circolare contromano, salvo che nelle strade con doppio senso ciclabile**
- **È vietato parcheggiare sui marciapiedi, a meno di differenti delibere comunali** (ammesso sostare negli stalli riservati a biciclette, ciclomotori e motoveicoli)
- Gli operatori di noleggio di monopattini elettrici, al fine di prevenire la pratica diffusa del parcheggio irregolare dei loro mezzi, devono altres  **prevedere l'obbligo di acquisizione della fotografia**, al termine di ogni noleggio, dalla quale si desuma chiaramente la posizione dello stesso nella pubblica via.
- Il Ministero delle infrastrutture e della mobilit  sostenibili, in collaborazione con il Ministero dell'interno e con il Ministero dello sviluppo economico, avvia apposita **istruttoria finalizzata alla verifica della necessit  dell'introduzione dell'obbligo di assicurazione sulla responsabilit  civile** per i danni a terzi derivanti dalla circolazione dei monopattini elettrici. Il Ministro delle infrastrutture e della mobilit  sostenibili trasmette alle competenti Commissioni parlamentari una relazione sugli esiti dell'attivit  istruttoria di cui al primo periodo entro centottanta giorni dalla data di entrata in vigore della presente disposizione”».

CRITICITA'

Sull'assicurazione obbligatoria

Due osservazioni conseguenti alla classificazione dei mezzi a propulsione elettrica di cui al decreto n. 229/2019, nell'ambito dei “veicoli”.

L'art. 122 del codice delle assicurazioni private prevede che il Ministro delle attività produttive individui la tipologia di veicoli esclusi dall'obbligo di assicurazione.

Il d.m. 1.4.2008 n. 86 è stato emanato, limitandosi, però, a riportare il contenuto dell'art. 122 co. 1 cod. ass. senza nulla specificare in merito a quali veicoli possano essere esclusi dall'obbligo di assicurarsi per la RCA.

Allo stato, pertanto, sembra doversi ritenere valido il principio generale di cui al disposto dell'art. 122 co. 1 cod. ass. che prevede che i veicoli a motore senza guida di rotaie non possano essere posti in circolazione su strade di uso pubblico o su aree a queste equiparate se non siano coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso i terzi.

Anche le nuove tipologie di veicoli previste dalla legge 145/2018 sulla micromobilità, non dovrebbero, pertanto, andare esenti dall'obbligo previsto dall'art. 122 cod. ass.

Sulla necessità di prevedere un patentino anche per i conducenti di velocipedi

Il D.M. 4.6.2019 n. 229 prevedeva che gli utilizzatori minorenni avrebbero dovuto conseguire almeno la patente AM; Decreto-Legge n.162 del 30/12/2019 ha previsto l'età minima 14 anni (senza, però, fare riferimento alla patente AM)

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

La situazione attuale appare la sintesi di errori compiuti dal legislatore così come dagli altri enti preposti alla regolazione del traffico. Le novità introdotte nel codice della strada appaiono più il frutto di una frettolosa volontà di armonizzare l'ordinamento con l'inserimento della micromobilità elettrica nella circolazione stradale, più che il risultato di una ponderata riflessione sulle effettive necessità della moderna circolazione stradale.

Del resto, appare inverosimile che:

- in una materia quale la circolazione stradale, giuridicamente definita di natura pericolosa, si possa disporre per legge l'inserimento sperimentale di un nuovo veicolo, vieppiù con caratteristiche tecniche intrinseche di instabilità e quindi di insicurezza, senza che prima non siano stati affrontati e risolti i prevedibili problemi infrastrutturali collegati alla contemporanea presenza di mezzi pesanti e "super leggeri";
- per più di sei mesi, in una città come Milano sia stato possibile circolare ovunque con detti mezzi in violazione di legge.
- il legislatore non abbia ritenuto di rendere obbligatorio l'utilizzo del casco protettivo sin tanto che non si sono verificati i primi incidenti mortali, così come

è inverosimile che ad oggi, in un contesto infrastrutturale inadeguato, il predetto obbligo non sia stato previsto anche per i conducenti maggiorenni.

- ad oggi, non sia stato ancora normativamente previsto per tutte le categorie di velocipedi, l'obbligo di un esame di abilitazione, il riconoscimento del veicolo con targa, l'obbligo di assicurazione.

Nell'immediato

In attesa di interventi legislativi che per lo meno siano in linea con quella prudenza, perizia e diligenza del "buon padre di famiglia" che i cittadini hanno il diritto di attendersi dallo Stato e tenuto conto che anche in questo momento circolano insieme veicoli "micro" insieme ai "macro", onde raggiungere l'obiettivo della sicurezza, si reputa quanto mai necessaria:

- la divulgazione di conoscenza e buone prassi agli utilizzatori di monopattini e a tutti gli utenti della strada, nel rispetto della normativa vigente ed ovviando a sue carenze ;
- l'interazione con gli organi pubblici per assumere provvedimenti amministrativi tempestivi al fine di garantire la sicurezza degli utenti, nonché per apportare miglioramenti infrastrutturali oltre che per suggerire modifiche/integrazioni legislative;
- la sollecitazione alle Forze dell'Ordine a compiere sistematici controlli per prevenire comportamenti scorretti relativi sia alla circolazione sia alle modalità di parcheggio dei mezzi;
- l'approfondimento, mediante ricerche specifiche, delle caratteristiche degli incidenti stradali che coinvolgono a vario titolo, la micromobilità, al fine di raccogliere preziose informazioni necessarie per indirizzare efficaci politiche di prevenzione.

Milano, 19 maggio 2022

Avv. Filippo Rosada