



# DOCUMENTO di OSSERVAZIONI e PROPOSTE

**per una maggiore sicurezza nella circolazione  
dei monopattini elettrici e per la valorizzazione  
della figura del mobility manager**

sulla base della deliberazione del 9 novembre 2021  
della Consulta per la Sicurezza Stradale e la Mobilità Sostenibile





*Consiglio Nazionale  
dell' Economia e del Lavoro*

**L'ASSEMBLEA**  
(1 dicembre 2021)

VISTA l'articolo 99 della Costituzione;

VISTA la legge n. 936 del 30 dicembre 1986, norme sul funzionamento del Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro;

VISTO il decreto-legge n. 121 del 10 settembre 2021, disposizioni urgenti in materia di investimenti e sicurezza delle infrastrutture, dei trasporti e della circolazione stradale;

VISTO il Regolamento degli Organi, dell'Organizzazione e delle Procedure del CNEL approvato il 17 luglio 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale del 12 agosto 2019 n. 188;

VISTA la deliberazione della Consulta Stradale e della Mobilità sostenibile del 9 novembre 2021, con cui sono state formulate osservazioni e proposte connesse alla introduzione delle nuove norme di cui al citato decreto-legge n. 121 in tema di circolazione in sicurezza del monopattino elettrico nonché in tema di valorizzazione della figura del *mobility manager*;

RITENUTO di recepire le Osservazioni e proposte, per il miglioramento del quadro normativo esistente sui temi di cui sopra;

SENTITO il coordinatore della Consulta nazionale per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile, Cons. Gian Paolo Gualaccini;

VISTO il verbale della seduta dell'Ufficio di Presidenza del 30 novembre 2021;

**APPROVA**

Le unite *“Osservazioni e Proposte del CNEL per una maggiore sicurezza nella circolazione dei monopattini elettrici e per la valorizzazione della figura del mobility manager”*, sulla base della deliberazione della Consulta per la Sicurezza Stradale e la Mobilità Sostenibile del 9 novembre 2021.

Il Presidente

Prof. Tiziano Treu

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DEL CNEL PER UNA MAGGIORE SICUREZZA  
NELLA CIRCOLAZIONE DEI MONOPATTINI ELETTRICI  
E PER LA VALORIZZAZIONE DELLA FIGURA DEL MOBILITY MANAGER**

*(deliberazione della Consulta per la Sicurezza Stradale  
e la Mobilità Sostenibile del 9 novembre 2021)*

**Premessa - L'evoluzione del quadro normativo a seguito del decreto- legge n. 121 del 2021**

Le novità introdotte con la recente approvazione del decreto infrastrutture n. 121 del 2021, per garantire la sicurezza della circolazione dei monopattini elettrici, già favorevolmente invocate dalla Consulta per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile, sono apprezzabili. In particolare, ci si riferisce alla diminuzione del limite di velocità da 25 a 20 Km/h, così come all'introduzione dell'obbligo di un segnalatore acustico e, a partire dal primo luglio 2022, delle frecce e indicatori di freno sulle ruote, con obbligo di adeguamento dei monopattini già in circolazione entro il 1° gennaio 2024. Si prevede poi, molto opportunamente, che da mezz'ora dopo il tramonto, durante tutto il periodo dell'oscurità e di giorno, qualora le condizioni di visibilità lo richiedano, i monopattini – per poter circolare sulla strada pubblica – debbano essere provvisti anteriormente di luce bianca o gialla fissa e posteriormente di luce rossa fissa, entrambe accese e ben funzionanti. Viene altresì vietata la circolazione sui marciapiedi, salvo essere condotti a mano, e la circolazione contromano. Particolarmente apprezzata è poi la previsione che detti mezzi non possano essere parcheggiati sui marciapiedi se non in aree dedicate, individuate dai Comuni, fermo restando la possibilità di parcheggiare negli stalli riservati alle biciclette e ai ciclomotori. Per evitare la sosta selvaggia è stato poi previsto che le società di noleggio acquisiscano la foto da cui si desume l'area in cui il mezzo sosta.

In linea con quanto di seguito si evidenzierà in tema di importanza delle "azioni di formazione e sensibilizzazione delle campagne sulla sicurezza stradale", si sottolinea la previsione per la quale gli operatori sono tenuti ad organizzare, in accordo con i Comuni nei quali operano, adeguate campagne informative sull'uso corretto del monopattino elettrico ed inserire, negli applicativi informatici per il noleggio, le regole fondamentali. È stata poi introdotta la sanzione amministrativa accessoria della confisca del mezzo per chi circola con un monopattino a motore manomesso. Si tratta di nuove norme che, evidentemente, rappresentano un primo importante passo in termini di sicurezza della circolazione su tali mezzi, e che potranno auspicabilmente trovare un completamento secondo quanto di seguito evidenziato.

**Osservazioni - Spunti propositivi per una maggiore sicurezza nella circolazione dei monopattini elettrici e valorizzazione della figura dei vari mobility managers (area, aziendale e scolastico).**

In costanza di pandemia, la Consulta per la sicurezza stradale e la mobilità sostenibile ha condotto una attenta analisi sul fenomeno della sostituzione della domanda di trasporto pubblico con l'uso privato ed esclusivo della vettura, nonché del fenomeno del cambiamento di stile di vita a favore di una nuova concezione di mobilità.

La *fuga dal trasporto pubblico* ha richiesto e continua a richiedere, infatti, una immediata strategia che ha coinvolto, sia nel breve che nel medio periodo, tutti gli attori istituzionali, nello sforzo di contenere gli indubbi effetti negativi in termini di traffico, inquinamento e correlato danno alla salute.

*Tale fuga appare ancora in atto; da qui l'importanza delle proposte in tema di mobilità urbana, con particolare riguardo alla mobilità sostenibile e all'utilizzo in sicurezza dei mezzi di mobilità dolce.*

Con l'inizio dell'anno scolastico, è partita la campagna di sensibilizzazione sul corretto uso del monopattino elettrico, tramite una collaborazione tra CNEL, Ministero dell'Istruzione e Polizia di Stato che ha visto la produzione di un video rivolto agli studenti delle scuole secondarie di primo e secondo grado, principali utilizzatori del mezzo di trasporto. Il filmato realizzato è stato inserito nell'offerta formativa dell'anno scolastico 2021/22 ed è fruibile sulla piattaforma Edustrada, con materiale di supporto per l'insegnamento da parte del corpo docente.

I numerosi incidenti, avvenuti nel primo semestre 2021, dimostrano infatti che la conoscenza delle norme è fondamentale ma ancora di più, la sensibilizzazione e la formazione, in particolare dei giovani, a un utilizzo sicuro del mezzo per sé stessi e per l'intera collettività. Il video sarà anche diffuso sui canali Rai grazie alla collaborazione di Rai per il Sociale ed è accompagnato da una sintesi a cura della Polizia Stradale sulla normativa vigente relativa alla guida del monopattino (uso del casco per i minorenni, giubbotto riflettente in determinate condizioni, limiti di velocità).

*Riteniamo infatti, fortemente, che l'opera di formazione debba essere continua e che soprattutto i giovani debbano essere accompagnati in tutto il loro percorso scolastico da una costante*

*campagna di sensibilizzazione sui pericoli della strada, vecchi e nuovi, ivi compreso un corretto utilizzo dei monopattini.*

*La responsabilizzazione costituisce una leva fondamentale.*

L'introduzione di un quadro di regole a maggior tutela sia del conducente che degli utenti della strada è stata molto opportuna. Non sfugge che la materia si presta a diverse considerazioni: una eccessiva regolamentazione potrebbe comportare una fuga dall'uso del mezzo ed un irrigidimento delle modalità di conduzione di tali veicoli. Al fine quindi di trovare il giusto punto di equilibrio tra tutela ambientale e mobilità sostenibile e tutela del pari valore della sicurezza stradale, in attesa di una riforma organica del codice della strada, si apprezza l'aver introdotto, nelle nuove norme, le cosiddette "campagne informative" che rappresentano, ad avviso della Consulta, strumenti molto importanti.

Allo stesso modo non può che essere auspicabile, in futuro, che vengano introdotte forme di identificazione obbligatoria di tali mezzi, anche al fine prevedere idonee forme assicurative, da introdurre progressivamente anche per i mezzi di proprietà privata. Il Decreto ministeriale 4 giugno 2019, all'articolo 4, comma 3, già imponeva ai Comuni l'obbligo di includere le coperture assicurative nei servizi di noleggio e, pertanto, nei comuni in cui sono presenti servizi di *sharing* gli utilizzatori dovrebbero essere già coperti da un'assicurazione di responsabilità civile (RC) contro terzi.

Anche la normativa di recente emanazione conferma che i servizi di noleggio, anche in modalità *free floating*, possono essere attivati esclusivamente con apposita delibera della Giunta comunale nella quale devono essere previsti, oltre al numero di licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione, l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso, le modalità di sosta per i dispositivi interessati e le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città.

Si tratta di prevedere in futuro meccanismi identificativi ed assicurativi anche per i mezzi privati, tenuto conto altresì della intermodalità.

Si ritiene poi possibile anche valutare un uso generalizzato del casco conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080, non solo per i minorenni. Allo stato, tuttavia, nulla osta affinché - al di fuori dell'obbligo di legge - si possa adottare il casco su base volontaria, richiedendolo alle società di *sharing*.

Non sfugge però che un ampliamento in tal senso produrrebbe oneri di gestione e custodia a carico delle società di *sharing*.

Ragazzi molto giovani possono manifestare una evidente imperizia nel circolare sulle pubbliche vie. Proprio per questo motivo si è ritenuto di sviluppare in particolare l'aspetto relativo alla formazione e sensibilizzazione dei giovani. L'iniziativa sulla

produzione del video sul monopattino innanzi citato nasce proprio dalla consapevolezza che la funzione di educazione ai pericoli della strada debba affiancare l'introduzione di norme limitative *tout court*. Tale preoccupazione è ancor più fondata con riferimento alla introdotta circolazione dei monopattini sulle aree extraurbane, dovunque sia consentita la circolazione dei velocipedi (oltre alle strade urbane con limite di velocità di 50 km/h, nelle aree pedonali, su percorsi pedonali e ciclabili, su corsie ciclabili, su strade a priorità ciclabile, su piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata). Orbene, il dibattito sull'età opportuna per la conduzione dei monopattini è in corso, tuttavia non si ritiene - allo stato - necessario un innalzamento dell'età dei conducenti.

In relazione al divieto di conduzione dei monopattini per i minorenni, si segnala - come indagato dai competenti Uffici parlamentari - che il divieto per la guida di monopattini da parte di minori non si riscontra in altri paesi europei, variando l'età per guidare i monopattini da minimo 10 anni a un massimo di 15 anni; in Italia il vigente comma 75-ter della legge di Bilancio 2020 stabilisce che i monopattini possono essere condotti solo da utilizzatori che abbiano compiuto il quattordicesimo anno di età; inoltre in Italia, a partire dai 14 anni di età, è consentita dal Codice della Strada, come anche previsto dalle norme europee, la guida di motoveicoli a due o quattro ruote, come ciclomotori, motocicli, quadricicli leggeri e pesanti (le c.d. macchine motorino) previo conseguimento delle relative patenti. In proposito si ricorda che a settembre 2020 il FERSI (Forum of European Road Safety Research Institutes, il cui membro per l'Italia è il CTL - Centro di ricerca per il trasporto e la logistica dell'Università Sapienza di Roma) ha realizzato un Rapporto sullo status giuridico, l'utilizzo e la sicurezza dei monopattini elettrici in 18 Paesi europei (Austria, Belgio, Repubblica Ceca, Danimarca, Germania, Grecia, Finlandia, Francia, Ungheria, Italia, Olanda, Norvegia, Polonia, Portogallo, Serbia, Spagna, Svezia, Svizzera), dal quale risulta che nella maggior parte dei Paesi i monopattini elettrici sono equiparati alle biciclette (in 7 Paesi sono equiparati alle biciclette, in 3 ai ciclomotori ed in 5 hanno una categoria dedicata), ed in circa la metà dei Paesi analizzati (8/15) esiste un limite di età per l'utilizzo del monopattino elettrico: in Austria, l'età è di 12 anni oppure dopo 10 anni aver superato l'esame per la bicicletta; in Germania è di 14 anni; in Svizzera è possibile guidare un monopattino dai 14/15 anni se si è in possesso di una patente per ciclomotore, mentre dai 16 anni non è richiesta la patente; in Danimarca il limite è 15 anni oppure essere sotto la supervisione di un adulto e nelle aree giochi. In tutti i Paesi, ad eccezione dell'Ungheria, esiste un limite di velocità massimo generale per i monopattini tra i 20 e i 25 km/h. In quasi tutti i Paesi i monopattini elettrici devono muoversi sulle ciclabili, se disponibili. Se non disponibili si prevede che utilizzino la corsia stradale in Austria, Francia (se il limite di velocità per quel tratto non è superiore

ai 50 km/h), Germania, Portogallo, Svezia e Svizzera. In due terzi dei Paesi (10/15) chi va sul monopattino non è obbligato a utilizzare il casco. In Austria, Repubblica Ceca, Francia e Svezia è obbligatorio per i più giovani. Per quanto riguarda il target del mezzo, la metà dei Paesi dichiara che i giovani tra i 12 e i 18 anni sono i principali utilizzatori di questo mezzo, l'altra metà non ha informazioni sufficientemente precise a riguardo. In 11 Paesi su 18 gli incidenti stradali che coinvolgono monopattini non rientrano nelle statistiche ufficiali sull'incidentalità stradale, mentre in Austria, Belgio, Danimarca, Germania, Francia, Spagna e Svizzera lo sono a partire dai dati del 2020.

Anche l'analisi dei dati comparati induce alle considerazioni che hanno preceduto e a quelle che seguiranno, in particolare per quanto concerne l'introduzione di ulteriori e future norme rispetto a quelle di recente emanazione con il decreto infrastrutture.

Altro aspetto a cui il decreto n. 121 ha dato ampio rilievo è quello della tutela del decoro contrastando il fenomeno dell'abbandono dei medesimi mezzi sui marciapiedi o in luoghi non consoni al parcheggio. Si ritiene, tuttavia, che andrebbero sviluppate le azioni volte, da un lato, a potenziarne l'utilizzazione e, dall'altro, a consentirne parcheggio regolare e custodia in sicurezza anche per i monopattini privati. Tali azioni dovrebbero altresì essere anche accompagnate da risorse specifiche destinate all'edilizia scolastico di corredo: da tempo la Consulta propone che ad ogni Istituto scolastico sia data l'opportunità di destinare alcuni spazi specifici del plesso alla custodia in sicurezza delle biciclette e dei monopattini degli studenti.

Allo stesso modo anche le aziende private e le pubbliche amministrazioni dovrebbero essere dotate di spazi simili, secondo le necessità specifiche che verrebbero ad essere individuate dal *mobility manager*, figura che la Consulta ritiene fondamentale.

Come noto, Il cd "Decreto Ronchi", Decreto del Ministero dell'Ambiente del 27.03.1998, ha introdotto il termine di "*Mobility Manager di Azienda*", indicando inoltre l'obbligo della redazione del PSCL (Piano di Spostamento Casa Lavoro) per gli enti ed imprese o consorzi di imprese con più di 300 dipendenti, con la finalità di ridurre l'uso del mezzo di trasporto privato individuale e migliorare l'organizzazione degli orari e degli spostamenti.

Con Decreto 20 dicembre 2000 «Incentivazione dei programmi proposti dai *mobility managers* aziendali» sempre del Ministero dell'Ambiente, veniva introdotta la figura del "*Mobility Manager di Area*" (riferito agli enti pubblici con gestione di livello territoriale) e la possibilità di redigere, anche per il mondo scolastico, i PSCS (Piano di Spostamento casa Scuola), con gli stessi obiettivi del Casa-Lavoro, ma concentrando analisi e possibili proposte di interventi mirati tutti al mondo scolastico, in particolar modo ai poli scolastici.

La Legge 221 del 28 Dicembre 2015, cd. collegato ambientale, ha disposto che tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado si dotassero della figura del “Mobility Manager Scolastico”. Attraverso tale figura si voleva contribuire ad abbattere i livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, alla riduzione dei consumi energetici, all’aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, alla riduzione al minimo dell’uso individuale dell’automobile privata e al contenimento del traffico; tuttavia si è ancora in attesa della definizione da parte del Ministro dell’Istruzione, dell’Università e della Ricerca delle linee guida utili a favorirne l’istituzione in tutti gli istituti scolastici di ogni ordine e grado.

Il Decreto legge n. 34 del 20 maggio 2020, c.d. “Decreto Rilancio”, all’art. 229 specifica poi che le singole unità locali con più di 100 dipendenti ubicate in un capoluogo di Regione, in una Città metropolitana, in un capoluogo di Provincia ovvero in un Comune con popolazione superiore a 50.000 abitanti sono tenute ad adottare, entro il 31 dicembre di ogni anno, un piano degli spostamenti casa-lavoro del proprio personale dipendente finalizzato alla riduzione dell’uso del mezzo di trasporto privato individuale nominando, a tal fine, un *mobility manager* con funzioni di supporto professionale continuativo alle attività di decisione, pianificazione, programmazione, gestione e promozione di soluzioni ottimali di mobilità sostenibile.

Con il Decreto del 12 maggio 2021, del Ministero della Transizione Ecologica di intesa con il Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili, si è data attuazione dell’articolo 229 comma 4 del decreto-legge n. 34 del 2020.

Con esso si sono cristallizzati principi ed aspetti di particolare importanza.

Restano, tuttavia, ancora dei punti su cui si potrebbe lavorare congiuntamente, attivando una riflessione comune.

## Proposte

Apprezzando il lavoro che ha condotto all'emanazione del decreto-legge n. 121 del 2021, si formulano le seguenti proposte per quanto riguarda l'utilizzazione in sicurezza del monopattino elettrico che potrebbero concorrere a rafforzare ulteriormente e progressivamente il quadro normativo e d'azione sul tema:

- *introduzione progressiva di forme di identificazione del mezzo e di assicurazione;*
- *introduzione di norme limitative della circolazione nelle strade extraurbane e obbligo di possesso di documento identificativo nell'atto della conduzione.*
- *previsione – prima dell'introduzione di un auspicato obbligo generale - che le società di sharing forniscano, in via volontaria, caschi anche ai maggiorenni richiedenti.*
- *attivazione – in un'ottica di maggior responsabilizzazione - di continue campagne di sensibilizzazione e formazione, in particolare dei giovani, ad un corretto uso del mezzo.*
- *salvaguardia crescente della tutela del decoro urbano, con l'auspicio che si identifichino spazi custoditi per i mezzi di mobilità dolce nei plessi scolastici, nelle pubbliche amministrazioni e nelle grandi aziende, destinando anche risorse pubbliche allo scopo;*
- *introduzione di meccanismi sanzionatori più gravi di contrasto alla cd sosta selvaggia, a partire da meccanismi inibitori al noleggio in caso di reiterazione dell'infrazione e meccanismi sanzionatori anche a carico delle società di sharing, in caso di reiterata violazione delle norme sulla sosta regolare;*

Per quanto riguarda invece la valorizzazione della figura del *mobility manager*, si propone di:

- *valorizzare la figura del mobility manager, mediante la costituzione di appositi Uffici sviluppando le disposizioni normative già in vigore;*
- *prevedere sedi di collegamento e discussione tra i vari mobility manager (tavoli, consulte...) I diversi mobility manager potrebbero stabilmente collaborare nell'implementazione "tattica" delle ciclabili – a cui destinare risorse del PNRR - e confrontarsi nella soluzione delle problematiche collegate allo sviluppo degli aspetti sopra citati;*
- *favorire la nascita di più mobility manager nelle città metropolitane (corrispondenti a raggruppamenti di municipi);*
- *favorire e sviluppare la premialità collegata al rafforzamento della figura del mobility manager.*





[www.cnel.it](http://www.cnel.it)