

RISOLUZIONE ex articolo 104 Regolamento interno dell'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna.

L'Assemblea Legislativa dell'Emilia-Romagna

Premesso che: -

il monopattino elettrico, ad oggi, non è ancora stato del tutto regolamentato dalla legislazione italiana e permane ancora, purtroppo, la non obbligatorietà del casco per i fruitori del monopattino che siano maggiorenni, mentre invece esiste l'obbligo nel caso dei minorenni;

tuttavia, l'uso del casco protettivo è strumento fondamentale per evitare traumi cranici da caduta che, nei casi più gravi, possono anche portare al decesso. Infatti, rispetto alla bicicletta, compresa la e bike, il monopattino elettrico è caratterizzato da una assai minore stabilità sul terreno, essendo così per questo motivo un mezzo più instabile che a certe velocità può essere oggetto di sbandamenti o cadute, oltre al rischio di provocare incidenti e scontri con autovetture o pedoni, in particolare nei centri urbani dove il numero di incidenti causati dall'uso improprio dei monopattini elettrici sta aumentando in modo inquietante;

ad oggi, in base ai vari decreti attuativi, i monopattini elettrici possono viaggiare anche a velocità sostenute e con la legge 160/2019, entrata in vigore ad inizio 2020, sono stati equiparati alle biciclette. Si applicano quindi i limiti di velocità che il decreto ministeriale n.229 del 4 giugno 2019 ha previsto per i velocipedi e dunque questi mezzi possono circolare in strada, come fanno le biciclette, basta che lo facciano a una velocità che non vada oltre i 20 km orari;

in dettaglio, sono equiparati alle biciclette i monopattini prevalentemente elettrici con potenza massima di 0,50 Kw e una velocità non superiore a 25 Km/h. Di conseguenza, tutti i monopattini a motore (sia elettrico che termico) con caratteristiche (per potenza e velocità) diverse da quelle stabilite, non potranno circolare né su strada né sulle piste o sui marciapiedi;

i monopattini elettrici possono circolare solo sulle aree pedonali, sui percorsi ciclopedonali, sulle piste ciclabili e sulle strade urbane dove è in vigore un limite massimo di velocità di 30 km/h, con sanzioni per i trasgressori tra i 100 e 400 euro;

visto che: -

in diversi comuni italiani, in attesa di una legge statale che regolamenti meglio l'uso del monopattino elettrico e per cercare di limitare il numero di incidenti, si è iniziato a provvedere ad effettuare ordinanze locali riguardo la obbligatorietà del casco per l'uso dei monopattini elettrici da parte dei maggiorenni, pur essendo tale materia ancora oggetto di alcune controversie. Ad esempio, nel febbraio 2021, il Tar di Firenze ha bocciato una ordinanza firmata dal sindaco di Firenze che aveva imposto l'obbligo del

casco sui monopattini elettrici. Il motivo della bocciatura andava ricercato nel Tuel, il testo unico degli enti locali, che spiega come in materia del codice della strada, salvo per i caratteri di urgenza, le ordinanze di mobilità sono di competenza dei dirigenti comunali, e non di sindaco e giunta, bocciando quindi il provvedimento più per questioni formali che di merito;

la regione Toscana, e anche la regione Lombardia, stanno per varare provvedimenti regionali in favore dei comuni, introducendo la possibilità per i sindaci di poter operare in un quadro legislativo regionale che preveda, qualora si ravvisino particolari criticità in una strada di tipo provinciale o regionale, la possibilità di effettuare ordinanze inerenti l'obbligo dell'uso del casco omologato anche per i maggiorenni fruitori dei monopattini elettrici;

come rammentato dal governatore toscano, "tale legge interviene in modo armonico con il disposto del codice della strada, ovvero l'obbligo del casco per i monopattini facendo riferimento al fatto che nel codice della strada si dice che interventi di sicurezza stradale possono essere fatti dai proprietari delle strade. Quindi si offre sulla questione del casco un riferimento per i sindaci e i presidenti delle province che nelle strade di loro proprietà possono fissarlo, proprio perché lo auspica la legge regionale. Come Regione possiamo intervenire perché fra la legislazione concorrente consentita alla regioni rispetto alla legislazione statale, vi è la materia della sanità in cui rientra l'incolumità pubblica e quindi la sicurezza stradale e quella della polizia locale ed urbana. Una legge regionale che auspica l'utilizzo del casco per motivi di sanità pubblica non pone problemi di costituzionalità. Una legge così fatta, che non obbliga automaticamente all'uso del casco, è una legge in armonia con le norme che legittimamente il legislatore ha nel codice della strada." Oltre a fornire un minimo quadro legislativo in cui i Sindaci possano operare, tale possibile introduzione di provvedimento similare anche in Piemonte avrebbe un forte effetto di moral suasion verso il Parlamento italiano, il quale deve legiferare in modo chiaro su questa materia con ad oggi quattro proposte di regolamentazione ancora ferme nelle commissioni di competenza e per le quali non si intravede un iter rapido come dovrebbe essere;

tenuto conto che: -

l'articolo 1 del Codice della Strada recita che "La sicurezza delle persone, nella circolazione stradale, rientra tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato." Va inoltre, rammentato che, negli indirizzi generali e nelle linee di attuazione del piano nazionale per la sicurezza stradale, "anche l'Italia si pone come obiettivo generale quello di dimezzare il numero di vittime della strada entro il 2030, rispetto ai valori registrati nel 2020. L'intento è dunque quello di passare dalle 3.029 vittime stimate per il 2020 a meno di 1.515 alla fine dell'orizzonte temporale del PNSS 2030. Inoltre, a questo si aggiunge l'obiettivo generale di dimezzare entro il 2030 anche il numero di feriti gravi.";

nell'ambito invece dei fattori di rischio per i ciclisti, a cui ad oggi sono equiparati i monopattini elettrici, le linee di attuazione del piano ricordano che vi sono "la mancanza

dell'uso e la mancata definizione delle caratteristiche dei dispositivi di protezione.” e che tale piano intende “favorire l'uso dei dispositivi di protezione per i ciclisti attraverso disposizioni per la loro diffusione.”

impegna la Giunta regionale

a introdurre, sul modello di quanto sta avvenendo in altre regioni italiane come la Toscana, l'obbligo del casco per l'uso del monopattino elettrico anche da parte dei maggiorenni, tramite provvedimento legislativo, previa l'audizione attraverso la convocazione di una commissione consiliare, in concerto con i rappresentanti degli enti locali, la polizia stradale e la polizia locale, al fine di raccogliere pareri e idee sulla estensione della obbligatorietà dell'uso del casco anche per i fruitori dei monopattini elettrici maggiorenni e di valutare ulteriori modalità per rafforzare la sicurezza dei fruitori di tali strumenti di micro mobilità;

attivarsi, assieme alle altre regioni ed ai rappresentanti degli enti locali, al fine che il Parlamento italiano adotti una legislatura chiara inerente l'obbligatorietà del casco anche per i fruitori maggiorenni dei monopattini elettrici.