



Sperimentazione e micromobilità

Un ragionamento su quando finirà la "Sperimentazione"

Se qualcuno dei dodici lettori di questo articolo, vi si sta avvicinando (giustamente) per avere le informazioni cruciali che vi sono raccolte e non per le considerazioni generali e soggettive che anticipano la parte sulla micromobilità, può senza problemi, saltare a piè pari le Premesse che vertono su temi contigui e che contengono riflessioni scatenate dalle vicende normative che si occupano di micromobilità elettrica.

Indice

Premesse	2
Il medioevo galoppa verso di noi	2
Agli albori.....	3
La sperimentazione che non sperimenta	3
Modi e forme.....	4
Tempi.....	4
Le proroghe	5
La prima proroga.....	5
La seconda proroga.....	6
La terza proroga	6
E quindi la monoruota?	6



Premesse

Ho dovuto colmare e correggere un errore che avevo commesso, distratto dalla vicenda fondamentale di cui mi sono occupato, vale a dire, la legittimità della circolazione della monoruota elettrica all'interno della viabilità urbana. Come noto, la monoruota è inquadrata, in Italia, nell'ambito della Micromobilità ed è trattata in modo specifico nell'ambito della così detta "sperimentazione" che avrebbe dovuto (nel 2019), essere un breve periodo (al massimo biennale), che preparava le nuove norme sui mezzi della micromobilità.

I due mezzi fondamentali della micromobilità, ad oggi, sono:

- il monopattino elettrico;
- la monoruota elettrica, veicolo che appartiene alla famiglia dei mezzi *autobilanciati*

La sperimentazione, in verità, riguarderebbe anche altri mezzi: l'*hoverboard* e il *segway*, tuttavia deve essere osservato che, il primo è chiaramente pensato per essere un giocattolo e non ha capacità e funzioni in grado di trasportare una persona adulta per una decina di km, il secondo non è più in produzione da oltre tre anni e non ha mai raggiunto una diffusione capillare sul territorio, oggi quelli ancora esistenti hanno e avranno, nel tempo, problemi di manutenzione sempre più significativi dovuti alla fine della produzione da parte di Segway.¹

Questo articolo è poi nato per effetto di un recente studio pubblicato dal Servizio Studi della Camera dei Deputati che ha lo scopo di [riassumere la situazione di fatto nell'ambito della Mobilità Sostenibile](#). Questo studio mi ha rilevato un errore che ho commesso nell'analisi della materia: per disattenzione ho creduto che il termine per la sperimentazione fosse spirato, invece, non è così.

Il medioevo galoppa verso di noi

Oggi gli strumenti di accesso alla legislazione sono eccezionali, efficienti e impensabili per chi abbia frequentato il mondo dei primi anni '90. Sul sito <https://www.normattiva.it> della Presidenza del Consiglio dei Ministri abbiamo accesso all'apparato legislativo nazionale, ma anche il sito della Gazzetta Ufficiale della Repubblica (<https://www.gazzettaufficiale.it>) è accessibile a tutti.

Tuttavia questo non ha impedito che la situazione attuale della Repubblica Italiana sia straordinariamente e sgradevolmente simile a quella del dominio romano nel 429 dopo Cristo, quando Teodosio II decise di avviare la compilazione del primo Codice (che prende il suo nome), proprio perché era divenuto impossibile anche per il più diligente dei giuristi, avere la certezza di quale norma fosse efficace, applicabile e attiva.

Da noi lo stato deplorabile dei fatti è causato, non solo, ma anche, da:

¹ L'ordinamento ha usato per indicare il mezzo quello che è in effetti il nome commerciale ed il marchio di un prodotto, avviando quella che è nota come la volgarizzazione del marchio, che, tuttavia, non pare potersi completare perché, appunto, il mezzo non è stato sostituito da alcuno analogo.



- una frenetica attività legislativa di urgenza che opera quando non c'è nessuna urgenza (vizio che ha almeno trent'anni ma che ormai non è più un vizio, è una modalità alternativa di genesi delle norme, con la complicazione che le norme nascono decreti legge, poi vengono modificati divenendo leggi di attuazione e modifica dei decreti legge, e gli atti da verificare divengono due invece che uno!)
- una incontinenza tematica del legislatore, che pensa sia normale emanare un decreto legge che si occupi delle prese elettriche, del regolamento delle foreste subalpine e che istituisca tre nuove figure di reati, questo, che si unisce e accompagna al punto precedente, rende ulteriormente complicata la verifica delle norme, pur esistendo oggi strumenti di ricerca, in un testo elettronico, che avrebbero fatto piangere di gioia Labeone e Proculo
- una moltiplicazione scomposta e non ragionata dei centri di produzione normativa: ormai fanno stato di legge dei decreti ministeriali, ma anche delibere di consigli comunali, per non parlare di leggi regionali che travalicano i compiti assegnati e che quindi vengono giudicate dalla Corte costituzionale rendendo, così, ancora più complicata la verifica dello stato di fatto.

Altri punti sarebbero da osservare, come l'evidente incapacità di chi firma decreti legge, decreti legislativi e decreti ministeriali, di comprenderne gli effetti e di valutare, non dico le conseguenze nell'ambito dell'ordinamento, ma nemmeno nel tempo, rispetto alle finalità dichiarate. La prospettiva dell'azione esecutiva, come già altri anno detto, è persino inferiore a quella di una campagna elettorale.

Tutto questo porta all'osservazione di una possibile tendenza: il medioevo galoppa per tornare verso di noi, dopo essere terminato quasi cinque secoli fa. Vedremo dopo la visita di Alarico e dei lanzichenecchi, chi avrà l'onore di abbeverare i propri cavalli alle fontane della città eterna.

Agli albori

Agli albori della micromobilità c'è il *Segway* che sino al 2017 venne in più documenti ufficiali del Ministero delle Infrastrutture, autorizzato a circolare, seppure tramite norme di rango secondario. Il ragionamento del Ministero (che non pare abbia mai coinvolto ministri in cerca di emozioni facili e visibilità) pare sia sempre stato: "non è pericoloso, è agile, facciamolo circolare come un pedone (a cui somiglia) e diciamo che prima o poi sarà fatta una norma *ad hoc*."

La sperimentazione che non sperimenta

La Sperimentazione è iniziata per effetto di un comma (il comma 102) della Legge finanziaria del 2019, precisamente la legge 145/2018 che dispone per il 2019:

Al fine di sostenere la diffusione della micromobilità elettrica e promuovere l'utilizzo di mezzi di trasporto innovativi e sostenibili, nelle città è autorizzata la sperimentazione della circolazione su strada di veicoli per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica, quali segway, hoverboard e monopattini. A tale fine, entro trenta giorni dalla data di entrata in vigore della presente legge, con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei



trasporti sono definiti le modalità di attuazione e gli strumenti operativi della sperimentazione.

La legge è entrata in vigore il primo gennaio 2019, il Ministero non ha rispettato il comma 102 e ha definito con proprio decreto le modalità di attuazione ma non gli strumenti operativi della sperimentazione che non sono mai pervenuti. Il Decreto che ha avviato la possibilità di iniziare la sperimentazione ha data 4 giugno 2019 ed è stato pubblicato nella Gazzetta del 12 luglio 2019² ed è entrato in vigore dopo quindici giorni, e quindi il 27 luglio 2019.

Modi e forme

La sperimentazione ai sensi dell'articolo 3 del DM, veniva decisa con ordinanza del sindaco³ e questa ordinanza poteva essere rilasciata entro il 27 luglio 2020 (ai sensi dell'articolo 7 del DM). Tuttavia l'ordinanza del sindaco avrebbe dovuto essere preceduta o seguita (non è chiaro il DM sul punto) da una delibera della giunta comunale che individuasse e valutasse in modo analitico gli ambiti della sperimentazione differenziandoli e accertandone le idoneità.⁴

Nel testo del decreto non viene indicato alcuno strumento operativo per misurare gli effetti dei mezzi nelle aree deputate a "sperimentarli" e non viene previsto altro che una comunicazione delle "risultanze" (art. 7) che dovevano essere comunicate secondo modalità da definirsi.

Tempi

Secondo il Decreto Ministeriale, e il comma 102 che lo autorizzava:

- la sperimentazione doveva essere disposta entro il 27 luglio 2020;
- non poteva terminare prima di dodici mesi dall'inizio **ma**
- in ogni caso aveva come termine ultimo il 27 luglio 2021, vale a dire ventiquattro mesi dopo l'emanazione del Decreto Ministeriale.

² Il fatto che un Decreto Ministeriale rechi la data del 4 giugno e venga pubblicato in GU *soltanto* trentotto giorni dopo è uno dei tanti sintomi e nuovi problemi nella creazione delle norme, che da qualche anno hanno colpisce la Repubblica Italiana.

³ Si fa riferimento nell'articolo 3 del decreto all'articolo sette del "Codice della strada" [sic] che cita provvedimenti che possono essere adottati con ordinanza del sindaco.

⁴ Nella pratica e nel caso specifico di due comuni (Palermo e Milano, non è stata fatta alcuna valutazione), il comune di Milano, inoltre, fece valere l'inefficacia del Decreto nelle parti in cui prescriveva l'adozione di una segnaletica speciale, indicata nell'Allegato 2 del Decreto Ministeriale, la cronaca politica e giudiziaria riportò che il TAR riconobbe la fondatezza delle osservazioni del comune di Milano nelle parti in cui si oppose alla segnaletica prescritta.



Le proroghe

Il termine di questa sperimentazione avrebbe dovuto aprire una fase (nelle intenzioni dichiarate del legislatore) di normalizzazione e formale inquadramento dei veicoli di micromobilità, nell'ambito della circolazione urbana e (perché no?) extra urbana.

Tuttavia questa fase comporta una attività normativa non semplice e non banale, per quanto esistano già altri Paesi che hanno normato i veicoli, e quindi l'attività richiede uno sforzo che il Ministero delle Infrastrutture non è intenzionato a sostenere (apparentemente).

Ma vi è un interesse economico da tutelare: i monopattini elettrici sono già equiparati ai velocipedi con determinate limitazioni, però, il Decreto Ministeriale e la Sperimentazione, sono anche lo strumento con cui i monopattini elettrici possono essere noleggiati in modalità *free floating* e queste compagnie hanno investito risorse e mezzi per questa attività, la cui cessazione *ex abrupto* potrebbe provocare un danno sgradevole e, forse, risarcibile.

Per questo motivo, sospetto, la scadenza della sperimentazione è stata allontanata già tre volte.

La prima proroga

Per raccontare della prima proroga bisogna premettere un dato fondamentale: nel 2019 in sede di redazione della finanziaria il senatore [Comincini](#) ottiene con un colpo di mano e a sorpresa, che il monopattino elettrico sia equiparato ad un velocipede, eliminando ogni necessità di sperimentazione e rendendolo in tutto e per tutto simile ad una bicicletta per modi d'uso e funzionalità.

L'equiparazione di questo mezzo ad una bicicletta desta sgomento in tutte quelle persone che ritengono che, emotivamente, sia doveroso spaventarsi per questi mezzi che sono silenziosi e veloci (nessun argomento razionale riesce a fare convinte queste persone del fatto che il mezzo è silenzioso tanto quanto una bicicletta e meno veloce di una bicicletta). Decide di cavalcare la reazione e l'opposizione a questa equiparazione facendosi alfiere di tutto ciò che è tradizionale, il senatore [Roberto Rosso](#) che modifica il Decreto Legge 162 del 2019 e introduce molte limitazioni a questa equiparazione, modificando la legge finanziaria in corso e modificando il comma 75 e aggiungendone diversi.

Il primo marzo 2019 quindi il monopattino è equiparato al velocipede, MA con tante limitazioni, scritte anche in modo non sempre chiaro e limitando anche la circolazione di altri mezzi.

Tali limitazioni sono tutte inserite nell'articolo 33-*bis* che recita al primo comma:

Il termine di conclusione della sperimentazione di cui all' articolo 1, comma 102, della legge 30 dicembre 2018, n.145, indicato dall' articolo 7 del decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.162 del 12 luglio 2019, è prorogato di dodici mesi. La circolazione mediante segway, hoverboard e monowheel, ovvero analoghi dispositivi di mobilità personale, è consentita, solo se sono a propulsione



prevalentemente elettrica, nell'ambito della sperimentazione disciplinata dal citato decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019 e nel rispetto delle caratteristiche tecniche e costruttive e delle condizioni di circolazione da esso definite.

Dobbiamo dedurre quindi che il termine del 27 luglio 2021, diventa invece **27 luglio 2022**.

La seconda proroga

Nel giugno 2022 viene emanato un nuovo Decreto Legge a cura del Ministero delle Infrastrutture.

In questo decreto legge, all'articolo 7 e al comma tre, viene prorogato il termine di scadenza della sperimentazione. Infatti il comma 3 recita:

All'articolo 33-bis, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole «di dodici mesi» sono sostituite dalle seguenti: «di ventiquattro mesi».

La nuova scadenza per la sperimentazione diviene pertanto **27 luglio 2023**.

La terza proroga

Nel maggio 2023 viene emanato un nuovo Decreto Legge (poi convertito il 3 luglio) che proroga di ulteriori 12 mesi la sperimentazione:

All'articolo 33-bis, comma 1, primo periodo, del decreto-legge 30 dicembre 2019, n. 162, convertito, con modificazioni, dalla legge 28 febbraio 2020, n. 8, le parole «di ventiquattro mesi» sono sostituite dalle seguenti: «di trentasei mesi».

La nuova scadenza diventa quindi **27 luglio 2024**.

E quindi la monoruota?

Ora, stabilito che quindi in molti territori la così detta Sperimentazione è ancora attiva, e che lo dovrebbe rimanere sino al 27 luglio 2024 (salvo proroghe ulteriori che potrebbero giungere a luglio 2024), bisogna chiedersi come ci si deve regolare rispetto alla legittimità di circolazione della monoruota.

Il punto iniziale che mi pare doveroso sollevare è: **“La sperimentazione è ancora attiva automaticamente per prolungamento del termine ultimo?”**

Secondo me **NO**. Per i seguenti motivi:

- ogni comune poteva decidere in modo autonomo la durata della sperimentazione, e il termine del 27 luglio 2021 era il termine ultimo, ma ogni comune poteva decidere un termine differente perché, in **teoria** non eravamo in presenza di una legittimazione ma di un esperimento;
- **quindi** se ne deve dedurre che l'allungamento del termine ultimo, doveva essere accolto dal comune in modo formale, con un atto (ordinanza del sindaco) che modificasse il termine in modo giustificato. Così hanno fatto i comuni di Milano e di Torino. Non così, per quanto ne so, tutti gli altri comuni dove la sperimentazione è iniziata.



- **incidentalmente** nel 2023 è impossibile trovare in modo agevole i comuni che hanno o non hanno aderito alla sperimentazione. Questo è un problema rilevante per chi volesse circolare con un mezzo differente dal monopattino.

Le monoruota possono circolare quindi? O no?

- paradossalmente per la circolazione dove la sperimentazione è certamente attiva valgono ancora le regole del DM 4 giugno 2019, e quindi: aree pedonali e velocità massima di 6 km/h.
- nei territori dove la sperimentazione non è mai iniziata e dove non è stata correttamente prorogata, tendo a credere che manchi del tutto uno strumento sanzionatorio, il mezzo è infatti inquadrato come veicolo atipico ma non ha alcuna limitazione esplicita nella circolazione stradale, salvo quelle che colpiscono tutti i veicoli che, tassativamente, non sono ammessi a circolare su strade speciali (cfr. autostrade e superstrade, ad esempio).