

Che fare?

Problemi scottanti della comunità di monoruotisti

Il 14 dicembre 2024 è entrata in vigore la L. 177/2024 votata infine dal Senato della Repubblica dopo un lunghissimo iter parlamentare iniziato nel settembre 2023.¹ Questa legge, come [ho già scritto in questo articolo](#) cerca di riformare diversi aspetti del Codice della Strada e si occupa di modificare, per la quarta volta in sei anni, il settore di quella che viene chiamata la “micromobilità elettrica”.

Da quel momento le due associazioni che conosco meglio e che si occupano di monoruota elettrica: [Scuola Italiana Monoruota](#) (di cui sono socio) e [Muoviti Elettrico](#), hanno iniziato a discutere e avviare confronti, innanzitutto per interpretare le norme, soprattutto, il secondo comma dell’art. 14 che è quello che riguarda gli *altri* mezzi di micromobilità diversi dai famigerati monopattini.

A questo *Tavolo tecnico* si è unita anche [Italia in Monoruota](#) in un secondo momento.

In questo articolo vi illustrerò non solo le mie conclusioni e interpretazioni delle norme in questione, ma anche alcune delle riflessioni che sono emerse nell’ambito di questo *Tavolo tecnico* congiunto, e racconterò quali sono le azioni che, in questo momento, sono state programmate per superare gli *impasse* che questa situazione provoca.

Il lavoro di questo gruppo ha permesso di aiutare il video divulgativo e informativo di un componente che lo ha pubblicato sul suo canale YouTube. Potete vederlo [a questo indirizzo](#). Inoltre il *Tavolo Tecnico* ha maturato l’ambizione di proporsi come interlocutore presso il Ministero, nella speranza di potere illustrare i vantaggi di approvare una sperimentazione che riguardi la Monoruota (cfr. oltre nel [§ Una proposta di sperimentazione](#)). Per rendere i nostri argomenti più persuasivi abbiamo pensato, inoltre, di effettuare un censimento degli utenti di monoruota presenti in Italia (cfr. oltre nel [§ II Censimento](#)).

¹ L’annuncio di questo disegno di legge venne dato nel giugno 2023, tuttavia il testo venne presentato solamente il [28 settembre 2023](#). Il DDL è stato assegnato alla commissione competente il 13 ottobre, e la lettura della bozza è iniziata, in commissione, il 25 ottobre. Dal 1 marzo 2024 si è passati alla lettura e all’approvazione del testo in aula. La votazione definitiva della camera si è venuta il 27 marzo che è il giorno in cui la Camera ha trasmesso il disegno al [Senato](#). In Senato l’atto è stato assegnato alla commissione il 9 aprile 2024 che lo ha approvato in aula, infine, il 20 novembre 2024. L’atto è stato registrato infine il 24 novembre successivo.



Indice

La legge	3
<u>La sanzione amministrativa: quanto costa</u>	<u>3</u>
<i>Minimo, massimo e riduzioni previste</i>	<i>4</i>
<u>La confisca</u>	<u>4</u>
Le interpretazioni	4
<u>Il Decreto Ministeriale</u>	<u>5</u>
<u>La Sperimentazione: perché non è più attiva</u>	<u>5</u>
<i>L'inconsistenza della sperimentazione, quand'anche fosse attiva</i>	<i>7</i>
<u>Perché si può circolare</u>	<u>7</u>
<u>Perché non si può circolare</u>	<u>8</u>
Cosa succederà?	8
Quindi, che fare?	9
<u>Il Censimento</u>	<u>10</u>
<u>Una proposta di sperimentazione</u>	<u>10</u>
Consigli di comportamento	11
<i>Prudenza massima</i>	<i>11</i>
<i>Agire responsabilmente</i>	<i>11</i>
<i>E se vi fermano? Cosa dire?</i>	<i>12</i>
<i>E se vi sanzionano, cosa fare?</i>	<i>12</i>
<i>La confisca (ipotesi remota)</i>	<i>13</i>



La legge

Come già ho scritto pochi giorni dopo l'emanazione della legge (cfr. Qui "[Il naufragio](#)"), quello che viene cocciutamente definita come "riforma del Codice della Strada" riguarda anche la Micromobilità elettrica e la monoruota. Tuttavia solo un punto specifico interessa la monoruota: il secondo comma dell'art. 14.

Il comma ha una struttura sintatticamente non felice ed è pieno di incisi e subordinate, pertanto il significato del comma appare ondivago. Oltre a questo si inserisce l'uso di un lessico non sempre univoco.

Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica, diverso dai monopattini, avente caratteristiche tecniche e costruttive non conformi a quelle definite con apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, ovvero fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.²

Secondo l'interpretazione più probabile in questo comma si dice:

- che i mezzi di Micromobilità ammessi a circolare sono definiti in un Decreto Ministeriale apposito;³
- che la circolazione dovrà avvenire dentro gli ambiti di sperimentazione;⁴

La sanzione amministrativa: quanto costa

Le sanzioni per chi circola "fuori dagli ambiti di sperimentazione" o con un mezzo che non rispetta le "caratteristiche tecniche e costruttive non conformi" a quelle indicate nel decreto, sono, come si è visto:

- sanzione amministrativa da 200 a 800 euro;
- confisca qualora il mezzo, non conforme alle caratteristiche tecniche e costruttive, abbia una potenza nominale continua superiore a 1 kW.

² Come si è osservato anche nell'ambito del [Tavolo tecnico, sopra citato](#), il testo di questo comma non è stato scritto per questa legge, ma è stato ripreso dalla vecchia formulazione del comma 75-*quinquies* che è esistito tra marzo 2020 e novembre 2021, quando il quadro giuridico era differente. Tuttavia il testo non è stato adattato e le uniche due cose che sono state cambiate sono l'aumento (il raddoppio) delle sanzioni e il dimezzamento (da 2 kW a 1kW) della potenza massima concessa prima della confisca del mezzo.

³ "apposito decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti" il legislatore ha volutamente modificato il riferimento normativo che prima era al Decreto Ministeriale del 4 giugno 2019, in modo da rendere possibile per il Ministero, di volta in volta e a fronte di novità tecniche o di altro tipo, l'aggiornamento del Decreto. In precedenza, in effetti, il riferimento fisso ad un Decreto Ministeriale approvato, rendeva impossibile la modifica dello stesso rendendo rigida la norma.

⁴ "Chiunque circola con un dispositivo di micromobilità elettrica (...) fuori dell'ambito territoriale della sperimentazione di cui al medesimo decreto" il testo rende quindi implicitamente noto che il Decreto Ministeriale "apposito" dovrà definire degli ambiti per una qualche forma di sperimentazione.



Minimo, massimo e riduzioni previste

In concreto una sanzione da 200 a 800 euro dovrebbe tradursi in una sanzione pari ad un terzo del massimo edittale (800 euro) e quindi in una sanzione pari a 266,67 euro.⁵

Probabilmente, per queste sanzioni, pur essendo tematicamente contigue al Codice della strada non trova applicazione il principio dell'art. 202, appunto del "Codice della Strada".⁶ Qualora si applicasse, ci sarebbe la possibilità di ottenere una riduzione in caso di pagamento entro i primi cinque giorni. Questa ipotesi tuttavia, è esclusa per i motivi indicati in nota, e, al tempo stesso non è rappresentata in EGAF. Quando sto correggendo queste righe, abbiamo già avuto un caso di cronaca con sanzione amministrativa irrogata ai sensi dell'art. 14 secondo comma della L. 177/2024, e nel verbale non si consente il pagamento in forma ridotta.

La confisca

Secondo una interpretazione costante⁷ la confisca è azionabile solo nel caso in cui il mezzo non solo abbia un motore la cui potenza è superiore a 1 kW, ma anche nel caso in cui non sia conforme a quanto definito nel Decreto "apposito".

Pertanto, **al momento**, deve essere ricordato che le caratteristiche tecniche e costruttive della monoruota, non prevedono alcun limite di potenza per il mezzo.

Le interpretazioni

Le indicazioni sin qui fornite sono estremamente semplificate e prive di tutti i problemi interpretativi che ci siamo posti più volte nella lettura del comma, tuttavia i dubbi permangono e sono possibili anche delle interpretazioni tra loro divergenti: da un lato è possibile interpretare in senso restrittivo ed escludere la circolazione legittima, dall'altro è anche possibile invece ritenere che la circolazione è ancora legittima.

Per chiarire le opzioni interpretative e potere valutare le differenze bisogna approfondire preliminarmente due questioni: quella del Decreto Ministeriale attuale e futuro, e quella della "Sperimentazione" sulla micromobilità.

⁵ questo in applicazione del principio generale valido per tutte le sanzioni amministrative, sancito dall'articolo 16 della L. 689/1981.

⁶ La perplessità circa l'applicabilità dell'art. 202 sta nel fatto che espressamente l'articolo limita l'efficacia del principio alle "violazioni per le quali il presente codice (il Codice della Strada n.d.r.) stabilisce una sanzione amministrativa pecuniaria". La circolazione di una monoruota è sì una violazione che avviene in un tema (circolazione stradale) coperto dal Codice, ma è sanzionata da una legge del tutto estranea al Codice della Strada, la L. 177/2024 e quindi non il D.lg. 285/1992.

⁷ In questo senso si sono espressi ultimamente, il comando dei vigili urbani di Roma e la circolare che illustrava la norma, del Ministero dell'Interno inviata a tutte le questure e ai comandi delle forze di polizia.



Il Decreto Ministeriale

Sino a quando non verrà adottato un nuovo Decreto Ministeriale, si ritiene⁸ che valga il precedente, tuttavia, un nuovo decreto ministeriale appare necessario, perché pare necessario che il nuovo decreto definisca un “*ambito di sperimentazione*”. La sperimentazione infatti (sulla quale per le note di interpretazione non posso che rimandare [oltre al § apposito](#)) se non è già terminata, è destinata a terminare a luglio 2025.

La sperimentazione inoltre, non influenza (più) i monopattini, che sono un mezzo non condizionato dalla presenza o meno di una sperimentazione.

Quindi il nuovo decreto ministeriale:

- dovrà definire le caratteristiche tecniche e costruttive dei monopattini;
- dovrà definire le caratteristiche tecniche e costruttive degli altri mezzi di Micromobilità elettrica;
- dovrà definire gli ambiti della Sperimentazione, possibilmente definendo anche le modalità e le caratteristiche.

La Sperimentazione: perché non è più attiva

Nel 2018 a seguito delle elezioni politiche si forma un nuovo governo con una nuova e inedita maggioranza, una coalizione frutto, come naturalmente previsto dalla Costituzione, di accordi politici post elettorali.

Il Ministero delle Infrastrutture ha il mandato di attuare una svolta nelle politiche nazionali e l’obiettivo è quello legittimare la circolazione anche di altri mezzi rispetto a quelli che tradizionalmente esistono, lo strumento per attuare una parte di questi intenti politici viene definito nella Legge finanziaria del 2018 con la quale si impone al Ministero di scrivere un Decreto che preveda una sperimentazione per i mezzi della così detta “Micromobilità elettrica”.

Questo Decreto Ministeriale vede la luce il 4 giugno 2019, **ma gli italiani lo scopriranno solamente il 12 luglio 2019** quando viene pubblicato nella Gazzetta Ufficiale. In questa sede non possiamo addentrarci nelle scelte infelici di questo decreto, ci limitiamo ad esaminare i termini temporali della sperimentazione che sono chiaramente indicati dall’art. 7 del Decreto Ministeriale:

La sperimentazione dei dispositivi per la micromobilità elettrica può essere autorizzata entro dodici mesi dalla data di entrata in vigore del presente decreto e deve concludersi entro e non oltre ventiquattro mesi decorrenti dalla medesima data. I comuni che autorizzano la sperimentazione comunicano al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed al Ministero dell’interno i provvedimenti a tal fine adottati, entro trenta giorni dalle rispettive date di adozione.

Il 12 luglio 2019, quindi, gli italiani vengono informati che, qualora il comune adotterà la Sperimentazione (con propria delibera comunale), il termine ultimo di questa sarà, al più tardi, il 27 luglio 2021. Questo termine tuttavia, è stato spostato e allungato una prima volta di dodici mesi, una seconda volta di ventiquattro mesi e, per l’ultima volta, di

⁸ Questa interpretazione l’ha fornita innanzitutto il Centro studi della Camera dei Deputati quando ha fornito un primo esame sul Disegno di Legge così come depositato, in ogni caso è pacificamente consolidata poi nelle altre sedi, tra le quali le circolari del Ministero dell’Interno e quelle delle varie Polizie Municipali che sino ad ora ho esaminato.



trentasei mesi. Infatti, oggi, il testo dell'art. 33-*bis* del Decreto Legge 162 del 30 dicembre 2019 recita:

Il termine di conclusione della sperimentazione di cui all'art. 1, comma 102, della L. 30 dicembre 2018, n. 145, indicato nell'art. 7 del Decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019, pubblicato nella GU n. 162 del 12 luglio 2019, è prorogato di trentasei mesi.⁹

Se ne deve dedurre che: se inizialmente il termine era il 27 luglio 2021, spostandolo di 36 mesi, il nuovo termine è 27 luglio 2024.

Se è corretto questo ragionamento, si deve arrivare alle seguenti conclusioni:

- non esiste più alcuna sperimentazione;
- non esistendo più alcuna sperimentazione, non esiste alcun “fuori” o “negli” ambiti della sperimentazione.

Contro questa mia interpretazione, si muove quella omogenea della pubblica amministrazione riferita non solo nel documento di interpretazione del Ministero dell'Interno, ma anche nella circolare di interpretazione della legge della Polizia Urbana di Roma, e anche altre circolari che ho potuto osservare citano un nuovo termine che è il 27 luglio 2025.

Questa interpretazione è fornita anche da [EGAF](#), che, come qualcuno sa, distribuisce e vende il più adottato prontuario per le sanzioni amministrative e correda le istruzioni anche di note interpretative delle Leggi da adottare. A differenza dei documenti della pubblica amministrazione EGAF riconosce che l'interpretazione più “formale” (la chiama così) dovrebbe ritenere la sperimentazione chiusa nel luglio 2024, ma ne invoca una *più pragmatica* che consente di prorogare il periodo sino al 27 luglio 2025.

Per essere brutalmente schietto, l'interpretazione *pragmatica* non esiste. Le regole per interpretare le norme sono tutte codificate in millenni di scienza giuridica e nessuno ha mai ipotizzato che esista una interpretazione *pragmatica*, inoltre, si **intuisce**¹⁰ che secondo EGAF il prolungamento sino al 2025 è dovuto al fatto che il legislatore **non voleva** prolungare di 36 mesi la data del 27 luglio 2021 ma quella già prolungata di dodici mesi.

Da un lato la questione è cardinale, secondo me, per valutare la possibilità o meno di sanzionare la circolazione di una monoruota, (perché se la sperimentazione esiste, allora puoi essere fuori o dentro i suoi ambiti), ma dall'altro, non è temporalmente determinante, perché comunque il 27 luglio 2025 è una data molto vicina.

In ogni caso, l'argomento che accenna all'intenzione effettiva del legislatore non è legittimo, perché il ricorso alle intenzioni del legislatore (espedito noto alla scienza interpretativa da millenni) è consentito solo quando il senso della norma risulti oscuro. E qui, di oscuro, non mi pare ci sia niente.

⁹ L'ultima modifica è stata disposta con Decreto legge n. 51 del 10 maggio 2023. Il testo consolidato di questo articolo lo si può leggere qui: sul sito di [Normattiva](#).

¹⁰ Appunto si intuisce, perché l'autore non è esplicito sul punto e accenna senza rendere troppo diretto il discorso.



L'inconsistenza della sperimentazione, quand'anche fosse attiva

Se anche la sperimentazione fosse attiva, deve ricordarsi che, comunque, oggi, per un cittadino scoprirne la sua esistenza è quasi una prova diabolica: anche per i cittadini del proprio comune, spulciare le delibere comunali alla ricerca di quella che ha prolungato la sperimentazione o che l'ha approvata nel 2019 è quasi impossibile.¹¹

In ogni caso non deve sottolinearsi che la sperimentazione non può più riguardare i monopattini, che infatti sono mezzi di micromobilità elettrica **equiparati ai velocipedi** sebbene con alcune limitazioni, e che circolano a prescindere dal Decreto del Ministro delle infrastrutture, tale decreto è valido solo per definirne le caratteristiche tecniche. Anche questo ha contribuito a fare scemare qualsiasi interesse verso la "Sperimentazione" definita da questo Decreto Ministeriale.

Approfonditi i due aspetti preliminari del Decreto Ministeriale e dei termini della Sperimentazione posso spiegare perché se propendo personalmente per ritenere lecita la circolazione della monoruota, non posso non riconoscere che trova un possibile spazio anche l'interpretazione di segno opposto.

Perché si può circolare

Al momento, nelle more della pubblicazione di un nuovo decreto ministeriale (cfr. [sopra nel paragrafo apposito](#)) valgono le regole del vecchio Decreto Ministeriale, che era legato alla presenza di una sperimentazione.

La sanzione prevista dall'art. 14 comma 2, è infatti applicata per tutti quei mezzi che circolino **fuori dall'ambito territoriale di sperimentazione**.

Ma, a ben vedere, si può essere fuori dall'ambito di una sperimentazione solo se questa ancora esiste ed è attiva.

Siccome per i motivi che ho illustrato ritengo che la "Sperimentazione" non sia più attiva o che, comunque, non sia più efficace e quindi è come se non ci fosse più, non c'è un "fuori dagli ambiti della Sperimentazione".

¹¹ Il Decreto Ministeriale infatti prevedeva che la sperimentazione esisteva solo quando il comune approvava con propria delibera l'avvio della sperimentazione al seguito di una ordinanza comunale con la quale venivano individuati gli ambiti di sperimentazione e previa apposizione di una segnaletica specifica. Una volta approvata, la "Sperimentazione" rimane una disposizione approvata da una delibera comunale. A distanza di anni quasi nessun comune dispone di un agevole accesso alle delibere comunali. Inoltre perché il termine prolungato renda la sperimentazione "attiva" serve che il comune abbia registrato la modifica del termine e ne abbia fissato uno nuovo (in passato ho notato solo delibere in tal senso, del Comune di Milano).



In più, la monoruota, rimane un mezzo identificato e definito da un Decreto Ministeriale nelle sue caratteristiche costruttive, e quindi ai sensi dell'art. 59 del c.d. Codice della Strada può circolare in quanto veicolo atipico riconosciuto.¹²

Perché non si può circolare

In mancanza di un "ambito territoriale di sperimentazione" è però possibile ritenere che la circolazione sia inibita e che la monoruota debba attendere che una nuova sperimentazione sia avviata.

Inoltre si potrebbe sostenere che la monoruota possa circolare comunque solo "negli ambiti della sperimentazione" che, i monoruotisti con più anni di esperienza lo ricorderanno certamente, erano solamente le aree pedonali, e con una velocità massima di 6 km/h.

Tuttavia essere chiaro questa interpretazione mi appare forzata e per tre motivi:

- per chiarezza il legislatore, se avesse voluto riferirsi alle aree pedonali con 6 km/h, avrebbe ben potuto scrivere esattamente questo, il fatto che abbia citato esplicitamente l'ambito della sperimentazione, significa che si riferisce appunto alla "Sperimentazione" con facoltà per un decreto ministeriale prossimo venturo, di definire questi ambiti in modo differente;
- perché in ogni caso se l'intenzione del legislatore fosse stata quella di proibire tutte le circolazioni di altri mezzi, in attesa di un nuovo Decreto Ministeriale, era semplicissimo formulare il secondo comma dell'art. 14 in questo ipotetico modo: "In attesa di un apposito Decreto del Ministro delle infrastrutture, e dei trasporti, che definirà le caratteristiche tecniche e costruttive dei veicoli ammessi a circolare nell'ambito di una Sperimentazione, è vietata la circolazione dei dispositivi di micromobilità elettrica. Chiunque in violazione di tale divieto, circoli con un dispositivo di micromobilità elettrica, è soggetto alla sanzione amministrativa da 200 a 800 euro (...).";
- perché vige in Italia, discendendo dal dettato costituzionale, il principio che rende legittimo qualsiasi comportamento che non sia espressamente vietato. E nel dubbio interpretativo, è sempre autorizzata la lettura della norma più permissiva e non quella più interdittiva.

Cosa succederà?

Chiariti tutti questi dubbi, evidenziate le perplessità che la norma pone, e quindi evidenziati tutti i problemi possiamo precisare che, nei prossimi mesi (o forse anni) quello

¹² L'art. 59 al secondo comma, reca: "Il Ministro dei trasporti, sentiti i Ministri interessati, stabilisce, con proprio decreto: a) la categoria, fra quelle individuate nel presente capo, alla quale i veicoli atipici devono essere assimilati ai fini della circolazione e della guida; b) i requisiti tecnici di idoneità alla circolazione dei medesimi veicoli individuandoli, con criteri di equivalenza, fra quelli previsti per una o più delle categorie succitate." Per onestà si deve riconoscere che il Decreto Ministeriale del 4 giugno non è nato con lo scopo di riconoscere un veicolo con caratteristiche atipiche, e infatti non è stato previsto, per la monoruota, alcun inquadramento nelle categorie dei veicoli già riconosciuti, tuttavia, vige il principio di conservazione degli atti normativi sino a quando questi non vengono esplicitamente abrogati o modificati, ed è per questo che, con qualche forzatura, è legittimo ritenere che oggi il Decreto Ministeriale in questione possa essere inteso in tal senso.



che **dovrebbe** succedere,-limitatamente alla circolazione del nostro mezzo, la Monoruota Elettrica è che:

- il Ministro per le infrastrutture emani **un nuovo** Decreto Ministeriale che definisca le caratteristiche tecniche e costruttive dei mezzi di micromobilità elettrica, e gli ambiti di una sperimentazione (cfr. [sopra il § apposito](#)).
- il Ministro delle infrastrutture entro dodici mesi dal 14 dicembre 2024, adotti uno o più decreti legislativi che abbiano lo scopo di classificare in modo organico i veicoli di micromobilità e i velocipedi.¹³
- un altro dei principi che vengono raccomandati nell'adozione di questi decreti legislativi, è l'armonizzazione delle norme di micromobilità con il codice della strada, in modo da ospitare le nozioni e le caratteristiche tecniche insieme o comunque in armonia con le norme che regolano in generale la circolazione stradale.

Quindi, che fare?

Il *Tavolo tecnico* si è chiesto sin dall'inizio cosa fare e come agire davanti alle nuove norme che tanto preoccupavano, non solo noi, ma tutta la comunità. Innanzitutto abbiamo pensato di diffondere a tutti le nostre interpretazioni delle norme; un monoruotista avvisato è spesso un monoruotista che quando incontra un controllore, saprà illustrare le proprie ragioni e potrà così magari insinuare un dubbio nelle intenzioni di sanzionare, magari sino a convincere il controllore delle proprie ragioni.

Ma rapidamente non ci siamo accontentati. Per due motivi, preliminarmente perché, se anche la norma non è scritta chiaramente, i lavori preparatori, i discorsi pronunciati in Parlamento e le dichiarazioni alla stampa, hanno mostrato un'intenzione chiara: quella di penalizzare la micromobilità elettrica prescindendo dagli argomenti razionali e dai dati di fatto. Oltre a tutto questo, poi, rimaniamo cocciutamente convinti che un mezzo così sicuro e così poco diffuso possa e debba ritagliarsi uno spazio in piena legittimità.

Per questo motivo abbiamo scelto di fare un censimento aperto a tutti i monoruotisti d'Italia in modo da avere un quadro su cui appoggiare le nostre convinzioni, la monoruota elettrica è un mezzo sicuro, che può essere utilizzato in armonia con gli altri veicoli del traffico. Quello che vale per il monopattino (potete leggere i dati sugli incidenti a questo mio articolo in [questo numero della Newsletter New Adventure in EUC](#)) vale a maggior ragione per la monoruota.

I dati del censimento, poi, ci serviranno per articolare una proposta di Sperimentazione da proporre al Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, o, alla peggio, per fornire argomenti per indicare le caratteristiche costruttive della monoruota.

¹³ Questo è stabilito dall'art. 35 della L. 177/2024, che prevede appunto che entro dodici mesi vengano adottati diversi decreti legislativi con obiettivi e criteri generali definiti appunto dall'art. 35. Si deve tuttavia ricordare che questo termine viene ritenuto perentorio, pertanto qualora entro il 14 dicembre 2025 il Governo non abbia adottato tali decreti legislativi, la delega del Parlamento è scaduta e questi non possono più essere adottati.



Il Censimento¹⁴

Il Censimento non serve per raccogliere dati identificativi dei monoruotisti, non vi chiediamo infatti né il nome né il cognome e abbiamo lasciato come opzionale l'inserimento dell'indirizzo e-mail che avrà il solo scopo di rendere possibile l'aggiornamento dei dati, e, alla fine del censimento, ricevere i dati aggregati ed elaborati da noi.

Il Censimento è aperto a tutti: vogliamo rappresentare e illustrare tutte le anime che caratterizzano gli utenti del mezzo, sia quelli che lo usano in città che quelli che lo usano solo nei boschi, sia quelli che amano le acrobazie e il rischio, sia quelli che si limitano ad andarci al lavoro.

Come fare per esprimere la propria voce?

Si parte [da questo link](#),

Ma chiunque voglia è incoraggiato anche ad esprimersi e criticare, o chiedere chiarimenti! O qui, in questo articolo per dirmi cosa ne pensate oppure commentando [il video Youtube di SangioMaker](#). Insomma, fatevi sentire e contribuite a darci informazioni.

Tutte le risposte saranno lette, tutte le partecipazioni al questionario saranno prese in considerazione e i risultati, elaborati in statistiche, saranno resi noti a tutti.

Una proposta di sperimentazione

Una volta raccolte tutte le informazioni sulla comunità, tenendo conto di schede tecniche descrittive del mezzo, di interlocuzioni avvenute nel passato con il Ministero e delle nostre intenzioni anche alla luce di quanto dice oggi l'articolo 14 della L. 177/2024, cercheremo di proporre al Ministero delle Infrastrutture una ipotesi di Sperimentazione.

A differenza della "Sperimentazione" decisa con il DM del 4 giugno 2019, la nostra sperimentazione intende raccogliere realmente i dati su quanto viene effettuato, e veramente intende misurare i risultati dopo un certo periodo di tempo.

Le nostre ambizioni sono molto elevate, potrebbero essere frustrate. Ma come ci siamo più volte detti nelle riunioni, se non facciamo niente, non potremo sperare che il nostro mezzo venga riconosciuto e possa circolare serenamente.

¹⁴ Il Censimento che abbiamo organizzato parte da uno che già avevo proposto ai monoruotisti di tutta Italia. Rispetto alla versione precedente però abbiamo cambiato le domande e abbiamo cercato di semplificarle.



Consigli di comportamento

Ma cosa possono fare le centinaia di monoruotisti che esistono e che circolano da anni? Devono rinunciare per sempre? Possono circolare ma devono fuggire davanti a qualsiasi forma di autorità?

Abbiamo pensato anche a questo e abbiamo elaborato un *vademecum* di raccomandazioni.

Prudenza massima

Se **sempre** circolare in monoruota è bello rimanendo dentro il margine di sicurezza del mezzo e delle proprie capacità, ora che la circolazione è messa a repentaglio da interpretazioni discutibili della norma, il principio vale più che doppiamente.

Andate lentamente, rispettate i semafori, ricordate di offrire a tutti la precedenza dovuta e chiedetevi sempre se la precedenza che vi spetta vi verrà data. Queste sono raccomandazioni banali che, tuttavia, perdonatemi, oggi devono essere ricordate sempre.

Ma inoltre ricordate che:

- la circolazione sulle piste ciclabili, in teoria, non è permessa, le piste ciclabili sono il luogo dove solo le biciclette possono circolare;¹⁵
- la circolazione sulle piste ciclopedonali è consentita, ma in teoria, sulla pista ciclopedonale una monoruota non può circolare che ha 6 km/h;
- ovviamente la circolazione su strade a doppia carreggiata è più che sconsigliata;
- nell'immaginare un percorso, privilegiate le strade a bassa intensità di traffico.

Agire responsabilmente

Ricordate che ogni monoruotista, quando circola, rappresenta se stesso ma anche, inevitabilmente, tutta la comunità che utilizza il mezzo. Lo stesso non vale per le automobili; un mezzo poco diffuso, non sempre conosciuto o riconosciuto, e spesso di cui non è noto il meccanismo di funzionamento, rende ogni monoruotista il rappresentante di come lo usa una intera comunità (ne ho scritto alcuni mesi fa questo articolo: [In partibus infidelium](#)).

I mesi futuri sono estremamente importanti per la possibilità di riconoscere il nostro mezzo, ricordate che, benché molti amano pensare il contrario, la monoruota è osteggiata più o meno in tutto il mondo e in tutta Europa: in Germania non ha alcun riconoscimento e l'utilizzo in strada è sanzionato; lo stesso vale per la Svizzera, l'Olanda, l'Austria, e molti altri Paesi. Gli unici due Paesi dove è riconosciuto **pienamente** sono Francia e Belgio, gli altri Paesi dove la circolazione è tollerata, classificano comunque la monoruota come un "acceleratore di andatura" o come un dispositivo non equiparato alla stregua di un veicolo.

Come [sopra ho scritto](#) e come abbiamo unanimemente concordato nel *Tavolo Tecnico*, i prossimi mesi saranno cruciali, e dobbiamo ricordare che molte delle scelte che vengono prese nel ministero delle infrastrutture, sono condizionate da reazioni emotive, non razionali e spesso non giustificate da argomenti solidi, la stessa decisione di ostracizzare il più possibile i monopattini non è stata presa sulla scorta di una analisi e grazie all'esame

¹⁵ E va ricordato che dalle piste ciclabili sono stati "espulsi" i monopattini con la nuova Legge 177/2024.



di dati raccolti in modo disciplinato, ma è stata probabilmente ispirata dalla reazione emotiva di quella parte della popolazione che soffre di fronte a qualsiasi cambiamento nella composizione di un traffico urbano che, in effetti, è già convulso e complesso.

Per questo è fondamentale che la comunità di monoruotisti appaia non solo disciplinata ma anche affidabile, non solo sicura, ma anche in grado di evitare incidenti e collisioni casuali. Il rischio che comportamenti casuali divengano una pietra dello scandalo e vengano additati come il nuovo nemico del traffico deve essere evitato.

E se vi fermano? Cosa dire?

Se vi fermano non cercate la fuga, è pericoloso, rischia di farvi passare dal *côté* "sanzione amministrativa" a quello "indagine penale". Non ne vale mai la pena.

Raccogliete le obiezioni che vi esprimono e ricordate:

- la Monoruota è un mezzo di micromobilità elettrico riconosciuto come tale dal Decreto Micromobilità del 4 giugno 2019, è ancora valido e definisce il mezzo;
- Fate notare che il secondo comma dell'art. 14 della L. 177/2024, fa riferimento ad un "apposito Decreto del Ministro delle Infrastrutture" che non è stato scritto, e che quindi il comma è congelato sino a quando non sarà scritto un nuovo Decreto Ministeriale;
- Se vi dicono che siete "fuori dall'ambito della sperimentazione" dite che la Sperimentazione è cessata in tutta Italia il 27 luglio 2024, perché:
 - * l'articolo 7 del Decreto Ministeriale prevedeva come termine ultimo quello del 27 luglio 2021;
 - * questo termine è stato cambiato diverse volte, ma l'ultima volta è stato modificato con il Decreto Legge 51/2023, e il nuovo termine che allunga di 36 mesi la scadenza già fissata, è spirato il 27 luglio 2024 (trentasei mesi dopo il 27 luglio 2021);
 - * quindi non esistendo più alcun ambito della sperimentazione, tutti sono né fuori né dentro la sperimentazione;
- sottolineate che comunque il mezzo è riconosciuto e ha un certificato CE (sappiate che questo è vero solo se lo avete acquistato da un importatore che ha sede legale in UE);
- fate notare che la vostra circolazione era ed è prudente, che non intralciate la strada a nessuno e che siete in grado di circolare senza alcun danno agli altri;
- se indagano sulla potenza perché intendono verificarla o ipotizzare la confisca, ricordate che voi non siete tenuti a conoscerla, il mezzo non deve riportare alcun documento dove la dichiara (dovreste avere il contrassegno CE e dovreste avere, non con voi, il certificato CE, che comunque, non riporta la potenza nominale del motore).

E se vi sanzionano, cosa fare?

Se nonostante tutti gli argomenti persuasivi e la vostra gentilezza, insistono nel volere procedere ad una sanzione, ricordate di fare verbalizzare le vostre osservazioni, siate pazienti, di solito chi redige il verbale non è felice di raccogliere le vostre dichiarazioni, ma è tenuto a farlo.

Siate gentili, fate annotare quello che avete detto e precisate il più possibile le circostanze. Sono utili se doveste decidere di ricorrere contro la sanzione amministrativa.



Nel momento in cui vi multano potreste pensare “*Chi me lo fa fare?!*” ma non si sa mai, con un foglio di dichiarazioni l’eventuale opposizione o ricorso contro la sanzione, potrebbe essere più semplice.

Una volta tornati a casa, superato il momento di sconforto, pensate ad aggiornare i dati forniti con il [Censimento](#)!

La confisca (ipotesi remota)

L’ultima parte del secondo comma dell’art. 14 dice:

(...) Alla violazione consegue la sanzione amministrativa accessoria della confisca del dispositivo, ai sensi del titolo VI, capo I, sezione II, del codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, quando il dispositivo ha un motore termico o un motore elettrico avente potenza nominale continua superiore a 1 kW.

Sappiamo benissimo che oggi quasi tutti i modelli di monoruota hanno una potenza nominale continua superiore a 1 kW. Sappiamo anche che questa norma è largamente immotivata per i dispositivi autobilanciati, e che l’associazione “maggiore potenza = maggiore velocità”, non è un’associazione corretta.

Tuttavia, è lecito ritenere che la condizione illustrata in questa parte del comma non riguarda la monoruota che rispetti i requisiti tecnici del Decreto Ministeriale. Nei requisiti tecnici non è previsto alcun limite alla potenza, pertanto, non può essere sanzionato un mezzo che rispetta i requisiti “di legge” perché ha una potenza superiore a 1 kW.

Ma se, malauguratamente, vi doveste imbattere in un controllore che ha l’intenzione di avvalersi anche di questo principio della norma dovete ricordare e considerare che:

- non siete tenuti a certificare la potenza della monoruota;
- il certificato CE (di cui la monoruota deve essere fornita), non riporta la potenza nominale del motore elettrico;
- la potenza nominale non può risultare da alcuno dei documenti disponibili su Internet ma deve essere misurata in modo incontrovertibile e verificabile;
- è compito del controllore certificare la potenza del mezzo.

Nel caso malaugurato in cui il controllore debba comunque ritenere di potere procedere alla confisca, questa dovrà avvenire ai sensi dell’art. 213 del D.lg. 285/1992 e quindi rispettando le norme di questo articolo, che comunque sono state pensate non per confiscare un veicolo di micromobilità, ma un’automobile o comunque un veicolo registrato. L’art. 213, prevede:

- che il proprietario del “veicolo”¹⁶ venga nominato custode e debba dichiarare dove sarà depositato (ovviamente questa norma è scritta pensando, appunto, ad una automobile che non può, in un caso simile, essere parcheggiata su strada pubblica);

¹⁶ che i “dispositivi” di micromobilità siano “veicoli” è cosa che il legislatore e il ministero delle infrastrutture tendono a negare, perché i veicoli sono quelli che circolano nel traffico e le cui definizioni sono raccolte nel codice della strada. Definire veicoli quelli che vengono indicati come “dispositivi” comporterebbe elevare il loro *status*.



- per fare questo il proprietario o l'utente, dovrà a propria cura, portare in *quel* luogo il veicolo, purché lo possa fare "in sicurezza";
- che comunque avverso il provvedimento di confisca è consentito non solo il ricorso giurisdizionale (la cui competenza è del Giudice di Pace), ma anche il ricorso avverso il prefetto.

La monoruota malauguratamente confiscata rimarrà nelle disponibilità del proprietario che, tuttavia non la potrà utilizzare¹⁷ e verrà requisita dalla pubblica amministrazione solo dopo che sono scaduti tutti i termini per le opposizioni a questo provvedimento (o dopo che il provvedimento è stato confermato).

Dovrebbe essere chiaro perché è oggettivamente improbabile che un controllore scelga di procedere alla confisca del mezzo: deve compilare un verbale aggiuntivo, deve destreggiarsi e adattare la norma dell'art. 213 a quella di un veicolo non registrato, che non ha una carta di circolazione (quindi come identifica il mezzo sottoposto a confisca?), inoltre deve tendenzialmente riconoscere che il mezzo possa riprendere la via "di casa".

In tutto questo, avverso a questo provvedimento, come già abbiamo detto, il monoruotista, ha molti argomenti, il primo dei quali è che il mezzo rispondeva a tutti i requisiti di legge definiti con il Decreto Ministeriale del 4 giugno 2019.

Le caratteristiche sono infatti indicate negli allegati al Decreto Ministeriale, che premette questa informazione dal contenuto precettivo:

I dispositivi per la micromobilità elettrica sono caratterizzati dai componenti elencati nella seguente legenda: trattasi di componenti di massima di ciascun dispositivo, utili alla identificazione di quei dispositivi che, presentando caratteristiche analoghe, rientrano nel campo di applicazione del presente decreto, ai sensi dell'articolo 2, comma 2.

La legenda indica il significato di ciascuno dei punti segnati nella figura: 11. ruota, 21. maniglia, 13. pedana, 20. rotellina.

Quest'ultima, la "rotellina", in realtà non si è mai vista sulle ruote che circolavano nel 2019 e quando è esistita veniva montata solo per essere utilizzata nelle fasi di apprendimento.



Siamo così autorizzati a dedurre che tutte le monoruote oggi prodotte siano analoghe a quelle definite nel decreto ministeriale, che, ricordiamolo, **non fornisce alcuna indicazione sulla potenza massima del mezzo**. Quindi anche i mezzi dalla potenza

¹⁷ Se dovesse farlo e venisse riscontrata questa violazione, incombe nella violazione prevista dall'ottavo comma dell'art. 213 che prevede una sanzione amministrativa tra 1.984 e 7.937 euro (in altre parole, il rischio non mi pare valga la così detta candela).



elevata realizzati nell'ultimo periodo, hanno comunque le caratteristiche del "monowheel" indicato nel Decreto.