

## **ALLEGATO A**

### **Disposizioni urgenti per la sicurezza urbana e la fruibilità dei centri abitati e per la prevenzione degli infortuni e i decessi legati all'uso di monopattini a propulsione prevalentemente elettrica assimilati a velocipedi**

#### SOMMARIO

Preambolo

Art. 1 - Oggetto

Art. 2 - Circolazione dei monopattini elettrici

Art. 3 - Monitoraggio dell'incidentalità

Art. 4 - Vigilanza

Art. 5 - Disposizioni finanziarie

#### **PREAMBOLO**

Il Consiglio regionale

Visto l'articolo 117 e 118 commi secondo, terzo e quarto, della Costituzione;

Visto l'articolo 3, comma 3, dello Statuto per il quale la Regione sostiene i principi di sussidiarietà sociale e istituzionale;

Visto l'articolo 4, comma 1, lettera c), dello Statuto;

Visto l'articolo 34 dello Statuto;

Visto l'articolo 63, comma 2, dello Statuto;

Visto il decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Nuovo codice della strada) ed in particolare gli articoli 6, 7 e 50;

Visto il decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59) ed in particolare, l'articolo 159;

Visto il decreto legge 20 febbraio 2017, n. 14 (Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città) convertito, con modificazioni, dalla legge 18 aprile 2017, n. 48 ;

Vista la legge 11 gennaio 2018, n. 2 (Disposizioni per lo sviluppo della mobilità in bicicletta e la realizzazione della rete nazionale di percorribilità ciclistica) ed in particolare, l'articolo 5, comma 2 lettera f);

Visto l'articolo 1 comma 102 della legge 30 dicembre 2018 n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021);

Visto l'articolo 1 commi da 75 a 75 septies della legge L. 27/12/2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022);

Vista la legge regionale 24 febbraio 2005, n. 40 (Disciplina del Servizio Sanitario Regionale);

Vista legge regionale 11 maggio 2011, n. 19 (Disposizioni per la promozione della sicurezza stradale in Toscana);

Vista la legge regionale 4 novembre 2011, n. 55 (Istituzione del piano regionale integrato delle infrastrutture e della mobilità (PRIIM). Modifiche alla l.r. 88/98 in materia di attribuzioni di funzioni amministrative agli enti locali, alla l.r. 42/1998 in materia di trasporto pubblico locale, alla l.r. 1/2005 in materia di governo del territorio, alla l.r. 19/2011 in materia di sicurezza stradale.);

Vista la legge regionale 6 giugno 2012, n. 27 (Interventi per lo sviluppo della mobilità ciclistica) ed in particolare l'articolo 2 ,comma 2 lettera b);

Vista la legge regionale 19 febbraio 2020, n. 11 (Norme in materia di sicurezza urbana integrata e polizia locale. Modifiche alla l.r. 22/2015) ;

Visto il parere favorevole del Consiglio delle autonomie locali espresso nella seduta del.....;

Considerato quanto segue:

1. Ai sensi dell'articolo 159 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 (Conferimento di funzioni e compiti amministrativi dello Stato alle regioni ed agli enti locali, in attuazione del capo I della legge 15 marzo 1997, n. 59), le funzioni e i compiti di polizia amministrativa attribuite alla Regione e agli enti locali "concernono misure dirette ad evitare danni o pregiudizi che possono essere arrecati ai soggetti giuridici ed alle cose nello svolgimento di attività relative alle materie nelle quali vengono esercitate le competenze, anche delegate, delle regioni e degli enti locali, senza che ne risultino lesi o messi in pericolo i beni e gli interessi tutelati in funzione dell'ordine pubblico e della sicurezza pubblica";

2. Come confermato, anche di recente, dalla giurisprudenza costituzionale successiva alla riforma del titolo V della Costituzione, a fronte di una sicurezza in "senso stretto" (o sicurezza primaria) sussiste una sicurezza "in senso lato" (o sicurezza secondaria), "capace di ricomprendere un fascio di funzioni intrecciate, corrispondenti a plurime e diversificate competenze di spettanza anche regionale. Alle Regioni è così consentito realizzare una serie di azioni volte a migliorare le condizioni di vivibilità dei rispettivi territori, nell'ambito di competenze ad esse assegnate in via residuale o concorrente, come, ad esempio, le politiche (e i servizi) sociali, la polizia locale, l'assistenza sanitaria, il governo del territorio."(corte Cost. 285/2019; Corte Cost. 236/2020);

3. Il concetto di sicurezza urbana, definito dal recente decreto legge 20 febbraio 2017, n. 14 (Disposizioni urgenti in materia di sicurezza delle città) convertito, con modificazioni, dalla legge 18 aprile 2017, n. 48, non si riferisce unicamente ad interventi in materia di ordine e sicurezza pubblica di competenza statale, ma comprende azioni coordinate fra i vari livelli istituzionali in un'ottica pluridimensionale "di sicurezza integrata" che interessa anche le situazioni di degrado, i bisogni di riqualificazione urbana e la sicurezza del contesto urbano da intendersi come "l'insieme degli interventi assicurati dallo Stato, dalle Regioni, dalle Province autonome di Trento e Bolzano e dagli enti locali, nonché da altri soggetti istituzionali, al fine di concorrere, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze e responsabilità, alla promozione e all'attuazione di un sistema unitario e integrato di sicurezza per il benessere delle comunità territoriali" (art. 1, comma 2, d.l. n. 14 del 2017);

4. Il miglioramento della sicurezza stradale rappresenta un obiettivo condiviso delle politiche comunitarie, nazionali e regionali, ma strettamente connesso al concetto di sicurezza riferita allo sviluppo dell'ordinata e civile convivenza della comunità regionale;

5. la Regione ha perseguito tale obiettivo con specifiche iniziative in materia di implementazione della sicurezza stradale, in attuazione della legislazione nazionale ma anche attraverso specifiche autonome iniziative assunte nell'ambito delle politiche per il diritto alla salute e per la sua tutela, mediante azioni programmate di prevenzione di incidenti dedicate dal piano sanitario regionale, delle politiche per le infrastrutture e la mobilità, con particolare riferimento alla diffusione della mobilità sostenibile nonché delle politiche educative, con attività di sensibilizzazione alla sicurezza stradale;

6. In questa prospettiva e nel perseguimento degli obiettivi di promozione della tutela della salute, di cui all'articolo 117 della Costituzione, la presente legge detta disposizioni finalizzate a realizzare nel territorio e fra i cittadini le migliori condizioni di sicurezza stradale con particolare riferimento alla mobilità debole, nonché per il rafforzamento dell'azione di prevenzione sanitaria, mediante l'adozione di misure precauzionali a tutela dell'integrità fisica di pedoni e conducenti dei monopattini;

7. Nelle more della sperimentazione di cui all'articolo 1 comma 102 della legge 30 dicembre 2018 n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021) e di un'organica e completa regolamentazione da parte del legislatore nazionale dei dispositivi di micromobilità urbana, tali misure comprendono anche la previsione dell'obbligo per tutti i conducenti dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica assimilati ai velocipedi, di indossare idonei dispositivi di protezione individuale volti a prevenire, o quantomeno a limitare, gli infortuni alla testa e i decessi legati all'uso improprio dei suddetti veicoli;

8. Alcune statistiche riguardanti paesi in cui l'uso del monopattino elettrico si è ampiamente diffuso dimostrano infatti incrementi di incidenti nelle zone urbane, "con conseguente maggiore lesività del conducente per traumi al capo e lesioni intratoraciche", evidenziando rispetto alla bicicletta, una maggiore pericolosità "correlata al rapporto tra la geometria strutturale del veicolo e la velocità che il mezzo consente di raggiungere e, pertanto, alla maggiore esposizione al rischio in caso di urto con ostacolo fisso o altro pedone, perdita di equilibrio ovvero impatto con altro veicolo circolante"( Cfr. Electric scooter injuries and hospital admissions in United States, 2014-2018, in JAMA Surgery, 2020 in nota circolare prot. n. 300\_a\_1974\_20\_104\_5-del-9\_03\_2020 del Dipartimento della Pubblica Sicurezza del Ministero dell'Interno ) ;

9. In coerenza con le politiche regionali per la tutela della salute che, attraverso il piano sanitario regionale, perseguono l'attuazione della strategia regionale coordinata e continuativa in materia di sicurezza stradale e alla luce della attuale situazione di emergenza sanitaria per il covid-19, risponde ad un interesse primario della comunità evitare, anche con incisive azioni di prevenzione che coinvolgono direttamente i singoli utilizzatori dei mezzi, il sovraccarico dei reparti di pronto soccorso e di terapia intensiva del territorio, già in sofferenza a causa dei ricoveri dovuti alla diffusione dei contagi;

10. La possibilità di regolamentare la circolazione dei monopattini e di imporre misure di protezione per i conducenti dei monopattini elettrici ha come presupposto giuridico il potere, riconosciuto in capo all'ente proprietario della strada e al comune, rispettivamente, dagli articoli 6, comma 4 e 7, comma 1, lettera a) del d.lgs 285/1992, di stabilire "obblighi, divieti e limitazioni di carattere temporaneo o permanente per ciascuna strada o tratto di essa, o per determinate categorie di utenti, in relazione alle esigenze della circolazione o alle caratteristiche strutturali delle strade";

11. Per garantire l'uniforme regolamentazione della circolazione dei monopattini e l'omogenea applicazione di obblighi divieti e limitazioni nelle strade regionali, i relativi poteri di prescrizioni

di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b) del d.lgs 282/1992 sono esercitati dalla Regione, mediante ordinanza del Presidente della Giunta regionale adottata ai sensi dell'articolo 6, comma 3 del e dell'articolo 34 dello Statuto, in deroga alle deleghe conferite alle province ai sensi dell'articolo 23, comma 3 della legge regionale 10 dicembre 1998, n. 88 (Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche,viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n.112) ;

12. In considerazione della assimilazione, ai sensi dell'articolo 75 della l. 160/2019, dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica ai velocipedi di cui all'articolo 50 del d.lgs 285/1992 è altresì necessario:

a) definire, attraverso specifico monitoraggio, un quadro esaustivo delle informazioni relative agli incidenti che vedono coinvolti i monopattini elettrici, al fine di contribuire all'implementazione degli elementi conoscitivi della sperimentazione nazionale di cui all'articolo 1, comma 102 della l. 145/2018 nonché di integrare il quadro conoscitivo di riferimento per la pianificazione a livello regionale e locale delle misure e degli interventi in materia di micromobilità;

b) individuare i soggetti preposti alla vigilanza sull'osservanza degli obblighi previsti dalla presente legge nelle strutture di polizia locale che già esercitano le funzioni di presidio della sicurezza urbana integrata, ai sensi della legge regionale 19 febbraio 2020, n. 11 (Norme in materia di sicurezza urbana integrata e polizia locale. Modifiche alla lr. 22/2015) fermo restando quanto già previsto dall'articolo 11 del d.lgs 285/1992;

Approva la presente legge

#### Art. 1 Oggetto

1. La presente legge, nel quadro dei principi costituzionali e della legislazione nazionale di riferimento, detta disposizioni volte a garantire nel territorio regionale la piena fruibilità dei centri abitati e l'utilizzo in sicurezza dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica di cui all'articolo 75 della legge 27/12/2019, n.160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio pluriennale per il triennio 2020-2022), di seguito denominati "monopattini elettrici", anche al fine di prevenire o ridurre l'incidenza di infortuni gravi legati all'uso di tali dispositivi nei contesti maggiormente urbanizzati o ad alta vocazione turistica.

2. Le disposizioni della presente legge non si applicano ai monopattini a motore aventi caratteristiche tecniche difformi da quelle stabilite dall'articolo 75 della legge 160/2019 e ai diversi dispositivi di micromobilità indicati nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti 4 giugno 2019.

#### Art. 2 Circolazione dei monopattini elettrici

1. Fermo restando quanto già disposto dall'articolo 1 commi da 75 a 75 septies della legge 27/12/2019, n. 160 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2020 e bilancio

pluriennale per il triennio 2020-2022), i monopattini elettrici possono circolare nelle aree consentite ai velocipedi, nel rispetto delle indicazioni della segnaletica e delle limitazioni e prescrizioni impartite dagli enti proprietari della strada o dal comune.

2. In presenza di particolari caratteristiche strutturali dei percorsi o dell'ambiente urbano, suscettibili di dar luogo ad elevato rischio di collisioni o cadute accidentali, la Regione e le province nelle strade di pertinenza nonché i comuni nei centri abitati provvedono, rispettivamente ai sensi dell'articolo 6, comma 4 e dell'articolo 7, comma 1, lettera a) del d.lgs 285/1992, a regolare la circolazione dei monopattini elettrici, mediante specifiche prescrizioni finalizzate alla protezione del conducente, ivi compreso l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo. Per i tratti di strada non comunali che attraversano centri abitati, i comuni adottano i relativi provvedimenti previa acquisizione, ai sensi dell'articolo 7, comma 3 d.lgs 282/1992, del parere della Regione e delle provincia, per quanto di rispettiva competenza.

3. Le prescrizioni di cui al comma 2 relative alle strade regionali, sono adottate con ordinanza del Presidente della Giunta regionale ai sensi dell'articolo 7, comma 5, lettera b) del d.lgs 285/1992 e dell'articolo 34 dello Statuto della Regione Toscana, in deroga a quanto previsto dall'articolo 23, comma 3 della legge regionale 10 dicembre 1998, n. 88 (Attribuzione agli enti locali e disciplina generale delle funzioni amministrative e dei compiti in materia di urbanistica e pianificazione territoriale, protezione della natura e dell'ambiente, tutela dell'ambiente dagli inquinamenti e gestione dei rifiuti, risorse idriche e difesa del suolo, energia e risorse geotermiche, opere pubbliche, viabilità e trasporti conferite alla Regione dal decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112).

4. Nell'uso del monopattino elettrico il conducente adotta comunque un comportamento di prudenza e diligenza in modo da non costituire pericolo per l'incolumità propria ed altrui od arrecare danno a persone e cose ed in particolare:

a) conduce il mezzo evitando un andamento irregolare o manovre brusche e pericolose per sè e per gli altri, regolando la propria andatura alla tipologia e allo stato del percorso, all'affollamento presente nello stesso, alle proprie capacità, alle condizioni del dispositivo utilizzato e alle condizioni ambientali, avendo cura di condurre il veicolo a mano quando, a causa delle condizioni della circolazione, lo stesso sia d' intralcio o di pericolo per i pedoni;

b) utilizza idoneo equipaggiamento per la sicurezza propria ed altrui;

c) fatta salva l'applicabilità delle disposizioni di cui all'articolo 189 del d.lgs 285/1992, in quanto compatibili, in caso di sinistro, presta assistenza ai soggetti infortunati.

### Art. 3

#### Monitoraggio dell'incidentalità

1. La Regione, anche avvalendosi della collaborazione di province e comuni, definisce ed aggiorna il quadro delle informazioni sugli incidenti stradali che vedono coinvolti i monopattini elettrici, alimentato dai dati raccolti, anche sulla base delle segnalazioni delle forze di polizia, dei gestori delle strade e dei cittadini, nell'ambito dell'attività di monitoraggio dell'incidentalità stradale effettuata dalla Regione, su delega ISTAT, tramite il Sistema Integrato Regionale per la sicurezza stradale(SIRSS).

2. Il complesso dei dati e delle informazioni acquisite ai sensi del comma 1:

a ) è inviato periodicamente al dipartimento Protezione civile del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS) al fine di contribuire all'implementazione degli elementi conoscitivi della sperimentazione nazionale di cui all'articolo 1, comma 102 della legge 30 dicembre 2018 n. 145 (Bilancio di previsione dello Stato per l'anno finanziario 2019 e bilancio pluriennale per il triennio 2019-2021), anche in funzione dell'adozione, da parte delle autorità competenti, dei pertinenti atti e provvedimenti in materia di sicurezza stradale;

b) integra, unitamente agli esiti della sperimentazione di cui alla lettera a), il quadro conoscitivo di riferimento per la pianificazione a livello regionale e locale delle misure e degli interventi in materia di micromobilità.

#### Art. 4 Vigilanza

1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 11 del d.lgs 285/1992, le strutture di polizia locale provvedono a vigilare sull'osservanza degli obblighi previsti della presente legge, nell'ambito delle funzioni di presidio della sicurezza urbana integrata di cui alla legge regionale 19 febbraio 2020, n. 11 (Norme in materia di sicurezza urbana integrata e polizia locale. Modifiche alla l.r 22/2015).

#### Art.5 Disposizioni finanziarie

1. Dalla presente legge non derivano nuovi o maggiori oneri a carico della finanza pubblica.