

ALLEGATO B

Relazione illustrativa della proposta di legge

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

Introduzione

La presente proposta di 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.

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, la presente legge si pone l'obiettivo di perseguire nel territorio e fra i cittadini le migliori condizioni di sicurezza stradale, con particolare riferimento alla mobilità debole, nonché il rafforzamento dell'azione di prevenzione sanitaria, mediante:

a) l'adozione di misure precauzionali a tutela dell'integrità fisica di pedoni e conducenti dei monopattini elettrici;

b) la previsione di uno specifico monitoraggio volto a definire il quadro 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 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, degli atti e provvedimenti in materia di sicurezza stradale - 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;

c) l'individuazione dei 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 l.r. 22/2015), fermo restando quanto previsto dall'articolo 11 del d.lgs 285/1992.

Ove reso necessario dalle condizioni dei percorsi e delle aree interessate le misure precauzionali di cui alla lettera a) possono includere anche la previsione dell'obbligo per tutti i conducenti 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.

La possibilità di regolamentare la circolazione di tali mezzi di mobilità personale dei monopattini e di imporre misure di protezione per gli utilizzatori dei monopattini elettrici ha come presupposto il potere riconosciuto all'ente proprietario della strada, e al comune 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", rispettivamente, ai sensi dell'articolo 6, comma 4 e dell'articolo 7, comma 1, lettera a) del d. lgs. 285/1992 ("Nuovo Codice della Strada"). Per garantire l'uniforme regolamentazione della circolazione dei monopattini e l'omogenea applicazione di obblighi, limitazioni e divieti nelle strade regionali, i relativi poteri di prescrizioni di cui all'articolo 6, comma 1, lettera b) del citato d.lgs 285/1992 sono esercitati dalla Regione mediante ordinanza del Presidente della Giunta regionale, adottata ai sensi dello stesso articolo 6, comma, 3 del d.lgs

285/1992 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);

La riforma del Titolo V della Costituzione ha infatti delineato distinti ambiti di competenza dello Stato e delle regioni ai fini della sicurezza, confermando l'impostazione del d.lgs. n. 112/98 in relazione alle differenti aree di intervento e alle diverse finalità, anche se nell'ottica di un unico complessivo concetto "integrato" di sicurezza. L'art. 117 Cost. secondo comma lett. h) attribuisce infatti alla potestà esclusiva dello Stato la legislazione in materia di ordine pubblico e sicurezza, ma esclude espressamente dalla competenza statale la materia "polizia amministrativa locale"; mentre l'art. 118 fissa il rinvio alla norma statale per il solo coordinamento tra l'azione dello Stato e delle Regioni proprio nelle materie dell'ordine e sicurezza pubblica e la polizia amministrativa locale.

Tale impostazione è stata confermata dalla giurisprudenza costituzionale, anche recente, che a fronte di una sicurezza in "senso stretto" (o sicurezza primaria) riferita alla tutela degli individui e delle istituzioni rispetto a comportamenti lesivi o a situazioni di pericolo e alle funzioni statali dirette a prevenire e a reprimere reati, in vista della tutela di "interessi fondamentali, quali l'integrità fisica e psichica delle persone, o la sicurezza dei beni" ha riconosciuto un concetto di sicurezza "in senso lato" (o sicurezza secondaria), "capace di ricomprendere un fascio di funzioni intrecciate, corrispondenti a plurime e diversificate competenze" riconducibili anche all'ambito di intervento assegnato alle regioni in via residuale e concorrente, che include, appunto, la sicurezza urbana, la polizia locale e la tutela della salute, anche in termini di prevenzione sanitaria.

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). I due ordinamenti rimangono quindi distinti e si coordinano ai fini delle politiche integrate della sicurezza volte a conseguire un risultato comune e condiviso.

Il miglioramento della sicurezza stradale rientra in questo approccio rappresentando 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.

La Regione ha, nel tempo, 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.

Alcune statistiche riguardanti paesi in cui l'uso del monopattino elettrico si è ampiamente diffuso dimostrano 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).

Sul piano della strategia regionale in materia di sicurezza stradale è di primaria importanza la previsione di misure prevenzione mirate a preservare l'integrità fisica degli utilizzatori di questi dispositivi di mobilità debole anche al fine di evitare il sovraccarico dei reparti di pronto soccorso e di terapia intensiva del territorio, già in sofferenza a causa del ricoveri dovuti alla diffusione dei contagi per covid-19.

Struttura e contenuti della proposta di legge

La presente proposta di legge consta dei seguenti articoli.

Articolo 1.

Ai commi 1 e 2 sono precisati finalità e ambito d'intervento della legge che si riassume nella introduzione di disposizioni mirate a garantire la piena fruibilità dei centri abitati e l'utilizzo in sicurezza dei monopattini elettrici di cui all'articolo 75 della l. 160/2019, 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.

Articolo 2.

Il comma 1 stabilisce che i monopattini elettrici possano circolare nelle medesime aree consentite ai velocipedi, nel rispetto delle indicazioni della segnaletica e delle limitazioni e prescrizioni impartite dagli enti competenti. Il comma 2 prevede che la Regione e le province nelle strade di pertinenza ed i comuni nei centri abitati (previo parere della Regione e delle provincia, ai sensi dell'articolo 7, comma 3 d.lgs 285/1992 per i tratti di strada regionale e provinciale) possano regolare la circolazione dei monopattini elettrici, mediante specifiche prescrizioni finalizzate alla protezione dei pedoni e del conducente, compreso l'obbligo di indossare idoneo casco protettivo, in applicazione dei poteri loro conferiti dagli articoli 6, comma 4 e 7, comma 1, lettera a) del "Nuovo Codice della strada" di cui al d.lgs 285/1992. Il comma 3 prevede che le prescrizioni alle strade regionali siano adottate con ordinanza del Presidente della Giunta ai sensi dell'articolo 6, comma 3 del d.lgs 285/1992 e dall'articolo 34 dello Statuto, in deroga all'articolo 23 comma 3 della l.r 88/10998. Il comma 4 prescrive i comportamenti di prudenza e diligenza che il conducente è tenuto ad adottare in modo da non costituire pericolo per l'incolumità propria ed altrui e non arrecare danno a persone e cose.

Articolo 3

Il comma 1 prevede che la Regione, in collaborazione con province e comuni, definisca 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). Il comma 2 prevede che il complesso dei dati e delle informazioni così raccolti sia periodicamente inviato al 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 l. 145/2018 - anche in funzione dell'adozione, da parte delle autorità competenti dei pertinenti atti e provvedimenti in materia di sicurezza stradale - nonché di integrare il quadro conoscitivo di riferimento per la pianificazione a livello regionale e locale in materia di micromobilità.

Articolo 4

il comma 1 individua le strutture di polizia locale quali soggetti preposti a vigilare sull'osservanza degli obblighi previsti della presente legge, nell'ambito delle funzioni di presidio della sicurezza urbana integrata già previsti legge regionale 19 febbraio 2020, n. 11 (Norme in materia di sicurezza

urbana integrata e polizia locale. Modifiche alla l.r 22/2015), fermo restando quanto previsto dall'articolo 11 del d.lgs 285/1992.

Articolo 5

Il comma 1 contiene una disposizione di carattere finanziario volte a precisare che la legge non comporta oneri aggiuntivi per la finanza pubblica.