

MODIFICHE ALLE NORME SULLA CIRCOLAZIONE DEI MONOPATTINI A PROPULSIONE PREVALENTEMENTE ELETTRICA

Testo integrato dell'art. 1, commi da 75 a 75-vicies-quinquies, della legge 27 dicembre 2019, n. 160, risultanti dalle modifiche apportate dalla legge 25 novembre 2024, n. 177, in cui sono evidenziate in neretto le modifiche o le integrazioni. Si riporta, altresì, l'articolo 14, comma 2 della legge 177/2024 relativa alla circolazioni dei dispositivi di micromobilità diversi dai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. Al testo integrato segue una breve descrizione della modifica intervenuta.

75. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possiedono i seguenti requisiti:

- a) le caratteristiche tecnico-costruttive definite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti;**
- b) assenza di posti a sedere;
- c) motore elettrico di potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW;
- d) segnalatore acustico;
- e) regolatore di velocità configurabile in funzione dei limiti di cui al comma 75-quaterdecies;
- f) la marcatura 'CE' prevista dalla direttiva 2006/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 maggio 2006.

75-bis omissis

75-ter. Fermo restando quanto previsto dai commi da 75 a 75-vicies bis, i servizi di noleggio dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, anche in modalità free-floating, possono essere attivati esclusivamente con apposita deliberazione della Giunta comunale, nella quale devono essere previsti, oltre al numero delle licenze attivabili e al numero massimo dei dispositivi in circolazione:

- a) l'obbligo di copertura assicurativa per lo svolgimento del servizio stesso;
- b) le modalità di sosta consentite per i dispositivi interessati;
- c) le eventuali limitazioni alla circolazione in determinate aree della città **imponendo al gestore del servizio l'installazione obbligatoria di sistemi automatici che impediscano il funzionamento dei monopattini al di fuori di tali aree.**

75-quater. È vietata la circolazione ai monopattini a motore con requisiti diversi da quelli di cui al comma 75. **È altresì vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica privi del contrassegno di cui al comma 75-vicies-quater, con contrassegno non visibile, alterato o contraffatto, ovvero privi della copertura assicurativa di cui al comma 75-vicies-quinquies.**

75-quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica, per quanto non previsto dai commi da 75 a **75-vicies-quinquies**, sono equiparati ai velocipedi.

75-sexies/75-octies omissis

75-novies. I conducenti **dei monopattini** hanno l'obbligo di indossare un idoneo casco protettivo conforme alle norme tecniche armonizzate UNI EN 1078 o UNI EN 1080.

75-decies omissis

75-undecies. È vietata la circolazione dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica sui marciapiedi. Sui marciapiedi è consentita esclusivamente la conduzione a mano dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica. È altresì vietato circolare contromano.

75-duodecies omissis

75-terdecies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica possono circolare solo su strade urbane con limite di velocità non superiore a 50 km/h.

75-quaterdecies omissis

75-quinquiesdecies. È vietata la sosta dei monopattini sul marciapiede. I comuni, a condizione che il marciapiede, per dimensione e caratteristiche, lo consenta, possono individuare con ordinanza aree di sosta riservate ai monopattini anche sul marciapiede, purché nella parte rimanente dello stesso sia assicurata la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone con disabilità. Tale utilizzo deve essere indicato con la prescritta segnaletica verticale e orizzontale. Le aree di sosta riservate ai monopattini possono essere prive di segnaletica orizzontale e verticale, purché le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente nel sito internet istituzionale del comune. Ai monopattini a propulsione prevalentemente elettrica è comunque consentita la sosta negli stalli riservati ai velocipedi, ciclomotori e motoveicoli.

75-sexiesdecies/75-duodevicies omissis

75-undevicies. Chiunque circola con un monopattino a motore avente requisiti diversi da quelli di cui al comma 75 ovvero con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-bis è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 200 a euro 800. Chiunque circola con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica violando le disposizioni del comma 75-quater, secondo periodo, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 100 a euro 400. La sanzione di cui al secondo periodo si applica anche in caso di circolazione con un monopattino a propulsione prevalentemente elettrica per il quale non è stata comunicata la variazione di residenza o di sede del proprietario ai sensi del comma 75-vicies-quater.

75-vicies omissis

75-vicies semel omissis

75-vicies bis. Ai fini delle sanzioni di cui alle disposizioni dei commi da 75 a 75-vicies-quinquies si applicano le disposizioni del titolo VI del codice di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

75-vicies ter omissis

75-vicies quater. I proprietari dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica hanno l'obbligo di chiedere il rilascio di apposito contrassegno identificativo adesivo, plastificato e non rimovibile, stampato dall'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato secondo le modalità previste con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministro dell'economia e delle finanze, che stabilisce altresì il prezzo di vendita dei contrassegni, da versare all'entrata del bilancio dello Stato per la successiva riassegnazione alla spesa da destinare a compensazione del costo di produzione con una quota di maggiorazione da utilizzare esclusivamente per le attività previste dall'articolo 208, comma 2, del codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285. I criteri e le modalità per la stampa e la vendita dei contrassegni, nonché i criteri di formazione delle specifiche combinazioni alfanumeriche, sono stabiliti dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, sentito il Ministero dell'interno, al fine di assicurare la tutela degli interessi dell'ordine pubblico. La specifica combinazione alfanumerica univoca da stampare sul supporto è generata dal Dipartimento competente del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti tramite applicativo informatico dedicato. L'archivio nazionale dei veicoli di cui all'articolo 225, comma 1, lettera b, del citato codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 tiene nota della combinazione alfanumerica rilasciata e dei dati anagrafici del proprietario del monopattino a questa associata. Salvo che il fatto costituisca reato, a chiunque abusivamente produce o distribuisce i

contrassegni di cui al presente comma si applicano le sanzioni previste dall'articolo 101, commi 5 e 6, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992. Il contrassegno deve essere esposto in modo visibile. Il proprietario ha l'obbligo di comunicare il cambiamento della residenza o della sede secondo le disposizioni dell'articolo 97, comma 3 bis, del citato codice di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992, in quanto compatibili.

75-vicies quinquies. I monopattini a propulsione prevalentemente elettrica non possono essere posti in circolazione se non sono coperti dall'assicurazione per la responsabilità civile verso terzi prevista dall'art. 2054 del codice civile. Si applicano le disposizioni del Titolo X del codice delle assicurazioni private di cui al decreto legislativo 7 settembre 2005, n. 209.

Il legislatore è intervenuto anche sulla disciplina dei monopattini a propulsione prevalentemente elettrica (di seguito solo monopattini), attraverso importanti modifiche ai commi 75 e seguenti dell'art. 1 delle legge 160/2019.

Le modifiche hanno interessato diversi aspetti riguardanti, in particolare:

- le caratteristiche tecniche;
- la possibilità di circolare solo nei centri abitati;
- la riconoscibilità attraverso l'apposizione di un contrassegno di identificazione;
- l'obbligo di copertura assicurativa;
- l'obbligo di uso del casco per tutti a prescindere dall'età;
- le regole più stringenti per la sosta e la circolazione;
- le nuove regole per i gestori di servizi di noleggio.

Con la modifica del comma 75 si prevede che i monopattini debbano rispondere alle caratteristiche tecnico-costruttive stabilite con decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Nella precedente formulazione della norma si rimandava alle caratteristiche costruttive contenute nel decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 4 giugno 2019¹.

Il decreto cui fa rinvio il nuovo testo del comma 75 è quello adottato il 18 agosto 2022² che rimanda all'allegato 1 del decreto 4 giugno 2019 per l'elencazione dei componenti che costituiscono il monopattino³.

In particolare, con il decreto del 2022 si definiscono le caratteristiche tecniche alle quali i monopattini devono rispondere, che riguardano la potenza nominale continua non superiore a 0,50 kW, il diametro delle ruote, l'obbligo di munirsi di pneumatici e loro caratteristiche, il regolatore di velocità configurabile a 6 km/h e 20 km/h⁴, la massa e le dimensioni, la marcatura "CE", l'impianto frenate su entrambe le ruote, il segnalatore acustico, gli indicatori luminosi di svolta, i dispositivi di illuminazione anteriore e posteriore, i catadiottri rossi posteriori e gialli laterali e le eventuali luci di arresto.

¹ Che definisce le modalità di attuazione e gli strumenti operativi per la sperimentazione dei dispositivi per la mobilità personale a propulsione prevalentemente elettrica.

² Cfr. Decreto dirigenziale del 18 agosto 2022 pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 202 del 30 agosto 2022.

³ Secondo l'allegato 1 del decreto 4 giugno 2019, richiamato dall'art. 1 del decreto 18 agosto 2022, i componenti che costituiscono i monopattini sono: 1. Manico, 2. Leva del freno, 3. Acceleratore, 4. Display di controllo, 5. Manubrio, 6. Cavo elettrico o freno, 7. Sistema di bloccaggio per la regolazione dell'altezza del manubrio, 8. Piantone dello sterzo, 9. Head tube (collegamento forcella-telaio), 10. Forcella anteriore, 11. Ruote (2 ruote), 12. Telaio, 13. Pedana, 14. Forcella posteriore, 15. Gruppo di frenatura principale, 16. Motore, 17. Trasmissione, 18. Batteria.

⁴ In base all'ambito territoriale nel quale si deve circolare

Tra i requisiti è, altresì, previsto che il monopattino non sia dotato di sedile. La presenza del sedile comporta l'applicazione di sanzioni diverse a seconda dell'altezza: se ha altezza inferiore a 54 cm, si applicano le sanzioni di cui all'art. 1 commi 75-quater e 75-undevieces della legge 160/2019, se l'altezza è superiore a 54 cm, il monopattino deve essere equiparato ad un ciclomotore o a un motociclo, a seconda della potenza del motore⁵ (inferiore o superiore a 4 kW) e troveranno applicazione tutte le violazioni relative a tali veicoli. Infatti, il Regolamento (UE) 168/2013 fa rientrare nella categoria dei ciclomotori o motocicli i veicoli dotati di sedile di altezza uguale o superiore a 54 cm.

La modifica del comma 75-ter è intervenuta sulla disciplina per il servizio di noleggio dei monopattini. In particolare, si è previsto che tra le condizioni che devono essere presenti nella deliberazione della giunta comunale che autorizza il servizio, qualora si prevedano limitazioni alla circolazione in determinate aree della città, si deve prevedere anche l'obbligo per i gestori dei servizi di munire i monopattini di sistemi automatici che impediscano il funzionamento degli stessi al di fuori di tali aree.

La modifica del comma 75-quater è finalizzata ad integrare le ipotesi di illecito alle nuove previsioni contenute nel comma 75-vicies-quater, relativo al contrassegno, e al comma 75-vicies-quinquies, relativo all'obbligo assicurativo.

La modifica del comma 75-quinquies integra le indicazioni ivi contenute a quanto previsto nei nuovi commi 75-vicies-quater e 75-vicies-quinquies.

La modifica del comma 75-novies estende l'obbligo del casco a tutti i conducenti di monopattini, a prescindere dall'età. Nella precedente formulazione tale obbligo sussisteva solo per i minori degli anni diciotto.

La modifica del comma 75-undecies ha eliminato la deroga al divieto di circolare contromano nelle strade con doppio senso ciclabile.

La modifica del comma 75-terdecies, ha limitato l'ambito di circolazione dei monopattini alle sole strade urbane aventi limite di velocità non superiore a 50 km/h. Non sarà più possibile, quindi, circolare fuori dal centro abitato neanche sulle piste ciclabili e sugli altri percorsi riservati alla circolazione dei velocipedi.

Con la modifica del comma quinquiesdecies, si è intervenuti in materia di sosta dei monopattini. Si conferma il divieto di sosta sui marciapiedi, prevedendo una deroga per le aree individuate dai comuni. Infatti, attraverso la modifica vengono fissati i parametri ai fini dell'individuazione delle aree sui marciapiedi dove consentire la sosta. Per poter beneficiare di tale deroga, i marciapiedi devono avere dimensioni e caratteristiche che consentano la sosta dei monopattini in modo tale da assicurare la regolare e sicura circolazione dei pedoni e delle persone disabili nella porzione libera. Inoltre, le aree dove è consentita la sosta sui marciapiedi devono essere individuate da apposita segnaletica, ad eccezione dei casi in cui le coordinate GPS della loro localizzazione siano consultabili pubblicamente sul sito del comune. La sosta sui marciapiedi fuori dalle aree previste comporta l'applicazione della sanzione di cui al comma 75-vicies-semel che rimanda all'applicazione delle sanzioni di cui all'art. 158, comma 5, cds prevista per i ciclomotori e i motocicli⁶, escludendo la possibilità di rimozione. Infatti, il divieto di sosta degli altri veicoli sui marciapiedi è previsto dall'art. 158, comma 1, lettera h), cds per la quale è, invece, prevista la rimozione.

⁵ Inferiore o superiore a 4 kW.

⁶ Da Euro 41 a Euro 168.

Con la modifica del comma 75-undevieces, si interviene sugli importi delle sanzioni. La sanzione in caso di circolazione con caratteristiche difformi è stata raddoppiata⁷ ed estesa anche all'ipotesi violazione delle disposizioni del comma 75-bis⁸, relativo all'obbligo di munire i monopattini di indicatori luminosi di svolta e di freno su entrambe le ruote ormai obbligatorio per tutti i monopattini in circolazione⁹.

Inoltre, è stata aggiunta una specifica ipotesi sanzionatoria¹⁰ per l'obbligo di copertura assicurativa e di utilizzare il contrassegno di identificazione, attraverso il rinvio alle disposizioni del comma 75-quater, secondo periodo¹¹. Per quanto riguarda, in particolare, il contrassegno di identificazione, le sanzioni in argomento troveranno applicazione nelle ipotesi di mancanza, di alterazione o di contraffazione dello stesso contrassegno, e nell'ipotesi in cui lo stesso non sia visibile. Per tale ultimo caso¹², l'ipotesi da sanzionare è quella relativa alla presenza di elementi che coprano i caratteri del contrassegno in modo da non renderne possibile la lettura. La stessa sanzione relativa ai contrassegni si applica anche nel caso di omessa comunicazione della variazione di residenza o di sede del proprietario del monopattino, di cui si dirà in seguito con riferimento all'introduzione del comma 75-vicies-quater.

La modifica del comma 75-vicies-bis è finalizzata a ricomprendere anche i nuovi commi 75-vicies-quater, e 75-vicies-quinques, tra le ipotesi sanzionatorie per le quali si applica il titolo IV del codice della strada.

Con il nuovo comma 75-vicies-quater si introduce l'obbligo per i proprietari dei monopattini di munirsi di un contrassegno di identificazione da apporre sugli stessi. Queste nuove disposizioni sono condizionate dall'emanazione di un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministro dell'economia e delle finanze che dovrà stabilire le modalità di stampa del contrassegno¹³ da parte dell'Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato. Anche i criteri di formazione delle combinazioni alfanumeriche, da stampare sul supporto, saranno stabilite con procedimento dirigenziale del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti sentito il Ministero dell'interno. Allo stesso Ministero delle infrastrutture e dei trasporti compete, altresì, la generazione delle predette combinazioni alfanumeriche. Pertanto, nelle more dell'entrata in vigore delle disposizioni richiamate, gli obblighi relativi al contrassegno di identificazione non possono considerarsi vigenti.

In proposito occorre precisare che non si tratterà di un obbligo di immatricolazione dei monopattini, ma di una procedura che, attraverso la registrazione dei dati del contrassegno nell'archivio nazionale dei veicoli gestito dalla Motorizzazione, consente di individuare il proprietario e responsabile della circolazione del monopattino in cui il contrassegno stesso è applicato.

Il contrassegno non è assimilabile alle targhe previste per i veicoli a motore, le cui caratteristiche e modalità di collocazione sono fissate per legge e, pertanto, non può essere applicata la relativa

⁷ E' prevista una sanzione pecuniaria da 200 a 800 Euro (in precedenza era da 100 a 400 euro). Si sottolinea che è rimasta invariata la previsione contenuta nel comma 75-vicies che prevede anche la sanzione accessoria della confisca dei monopattini aventi motore termico o elettrico con potenza nominale continua superiore a 1 kW.

⁸ Comma introdotto dal decreto legge 121/2021, convertito dalla legge 156/2021, per il quale, tuttavia non era prevista alcuna sanzione.

⁹ L'obbligo è divenuto vigente per i monopattini commercializzati in Italia dal 30 settembre 2022, e per quelli già circolanti prima di tale data, dal 1° gennaio 2024.

¹⁰ Sanzione amministrativa pecuniaria da 100 a 400 Euro senza sanzione accessoria.

¹¹ Avendo previsto delle specifiche violazioni all'interno delle norme in esame, è escluso che la mancanza del contrassegno possa essere sanzionata ai sensi dell'art. 100 cds, e la mancanza della copertura assicurativa ai sensi dell'art. 193 cds.

¹² In attesa dell'emanazione del decreto del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti che dovrà disciplinare le caratteristiche del contrassegno, considerando che le dimensioni dei monopattini non consentiranno di apporvi un contrassegno di dimensioni analoghe a quelle degli altri veicoli, si ritiene che la visibilità dei caratteri che lo comporranno non potrà essere garantita nella stessa misura prevista per quelli che compongono le altre targhe.

¹³ La norma stabilisce soltanto che il contrassegno dovrà essere adesivo, plastificato e non rimovibile.

normativa. Pertanto, non potranno trovare applicazione le disposizioni relative alla rifrangenza, all'esatta posizione in cui il contrassegno deve essere collocato, alla visibilità ecc..

La norma in esame, peraltro, prevede soltanto che il contrassegno debba essere presente ed esposto in modo visibile.

È previsto, altresì, l'obbligo di comunicare il cambio di residenza o di sede del titolare del contrassegno¹⁴, da attuarsi attraverso le procedure di cui all'art. 97, comma 3-bis del cds, relative ai ciclomotori. Tale norma prevede due diverse modalità di comunicazione a seconda se si tratti di persona fisica o giuridica. Nel primo caso, l'aggiornamento della residenza avviene in modo automatico, attraverso la comunicazione tra l'Anagrafe Nazionale della Popolazione Residente e la Motorizzazione. Pertanto, dopo il cambio di residenza, compete ai comuni l'effettuazione delle relative comunicazioni, senza ulteriori oneri a carico dell'intestatario del contrassegno. Nel caso di persone giuridiche, il cambio di sede deve essere richiesto direttamente dai soggetti interessati entro 30 giorni presso gli Uffici della Motorizzazione.

La norma introduce anche gravi sanzioni nei confronti di chi produce o commercializza abusivamente i contrassegni, rimandando all'applicazione di quelle previste dall'art. 101, comma 5, cds, secondo il quale, oltre alla sanzione amministrativa pecuniaria, è prevista anche la confisca del contrassegno. Pertanto, in tali casi, il contrassegno deve essere sottoposto a sequestro e conservato dall'organo di polizia procedente in attesa dell'emanazione della confisca, all'esito della quale, deve essere distrutto.

Con l'introduzione del comma 75-vicies quinquies si prevede l'obbligo di copertura assicurativa per la circolazione dei monopattini¹⁵. La norma richiama espressamente la responsabilità civile verso terzi per la circolazione dei veicoli, in quanto rimanda all'art. 2054 del codice civile. Si tratta, pertanto, di una copertura assicurativa diversa da quella già prevista dal comma 75-ter per l'esercizio del servizio di noleggio dei monopattini, in cui la garanzia è prevista genericamente per l'esercizio di tale attività, mentre l'obbligo in esame è previsto specificamente per ogni singolo monopattino. La norma fa rinvio anche al titolo X del decreto legislativo 209/2005 (Codice per le Assicurazioni Private – CAP), proprio al fine di chiarire che la copertura assicurativa per i monopattini è quella relativa ai veicoli.

Il rinvio al titolo X del CAP, tuttavia, non riguarda l'applicazione delle sanzioni in caso di circolazione senza copertura assicurativa. Infatti, le norme in argomento prevedono l'applicazione di una specifica sanzione, come già indicato nel commento al comma 75-quater. Pertanto, non potranno trovare applicazione le sanzioni previste dal titolo X del CAP e dall'art. 193 cds, né la sanzione accessoria del sequestro ivi prevista.

È opportuno evidenziare che l'espresso richiamo alle disposizioni del titolo X del CAP presuppone che l'assicurazione RCA sia legata ad uno specifico veicolo che deve essere univocamente identificato. Di conseguenza, d'intesa con il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e sentito il Ministero delle imprese e del made in Italy, si ritiene che l'obbligo assicurativo di cui al comma 75-vicies quinquies sia subordinato al possesso del contrassegno identificativo del monopattino, che determinerà detta univocità e le cui caratteristiche e modalità di rilascio saranno determinate con apposito decreto del citato Dicastero, come previsto dal comma 75 vicies-quater.

¹⁴ La mancanza, come indicato in precedenza, è sanzionata ai sensi del comma 75-undevieees.

¹⁵ Si segnala che il comma 75-vicies ter demanda ad una istruttoria finalizzata alla verifica della necessità dell'introduzione dell'obbligo assicurativo per i monopattini. L'avvio di tale procedura, tuttavia, è stata superata con la modifica dell'art. 1, comma 1, lettera rrr) del decreto legislativo 209/2005 (Codice per le Assicurazioni Private), ad opera del D.lgs., 184/2023, nel quale sono stati annoverati tra i veicoli soggetti all'obbligo assicurativo anche i veicoli elettrici leggeri che, tuttavia, dovevano essere individuati con apposito decreto ministeriale. Anche l'emanazione di tale decreto è stata superata perché l'obbligo assicurativo è previsto per legge con l'introduzione del comma 75-vicies quinquies.

Art. 14, comma 2 della legge 177/2024

2. 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 delle disposizioni 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.”

La legge 177/2024 è intervenuta anche in materia di dispositivi di micromobilità diversi dai monopattini¹⁶, prevedendo in caso di circolazione degli stessi aventi caratteristiche difformi da quelle previste da un decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti, l'applicazione di una sanzione amministrativa pecuniaria e la sanzione accessoria della confisca qualora il dispositivo abbia un motore con potenza nominale continua superiore a 1 kW. Le stesse sanzioni si applicano anche quando la circolazione avviene fuori dagli ambiti della sperimentazione prevista dallo stesso decreto¹⁷. Il decreto cui la norma fa rinvio è quello del 4 giugno 2019, con il quale sono state fissate le regole di sperimentazione dei dispositivi in argomento¹⁸. La norma colma una lacuna che si era creata a seguito della modifica della legge 160/2019, ad opera del decreto legge 121/2021. Tale norma, intervenendo sulla disciplina relativa alla circolazione dei monopattini, nel modificare l'art. 1, comma 75-quinquies¹⁹ della citata legge, aveva abrogato la disposizione che prevedeva sanzioni per la circolazione dei dispositivi in parola non conformi o fuori dall'ambito della sperimentazione. Dalla data di entrata in vigore delle modifiche operate dal decreto legge 121/2021, pertanto non erano più presenti sanzioni per i casi in esame.

Per la confisca dei dispositivi, poiché la norma fa riferimento al titolo VI del codice della strada, il sequestro dovrà essere applicato ai sensi dell'art. 213 dello stesso codice. In particolare, il dispositivo sequestrato deve essere affidato in custodia al proprietario o, in caso di sua assenza, al conducente. Qualora non sia possibile affidarli ai predetti soggetti, poiché i dispositivi non possono essere qualificati come veicoli, non possono essere affidati in custodia al custode acquirente²⁰ né al deposito autorizzato dal prefetto²¹, ma devono essere custoditi presso l'ufficio da cui dipende l'agente accertatore.

La sanzione pecuniaria, invece, dovrà essere applicata seguendo le procedure della legge 689/1981, secondo la quale l'importo da pagare in misura ridotta corrisponde al doppio del minimo o a un terzo del massimo se più favorevole, pertanto, nel caso in esame, tale importo corrisponde a euro 266,67.

¹⁶ Monowhell, segway e hoverboard.

¹⁷ Cfr. Allegato 2 al decreto del 4 giugno 2019. Gli ambiti di sperimentazione previsti nell'allegato n. 2 consentono la circolazione di tutti i dispositivi nelle aree pedonali, e dei soli segway nei percorsi pedonali e ciclabili, nelle piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata, nella zona 30 e nelle strade con velocità massima consentita uguale o inferiore a 30 km/h.

¹⁸ Si sottolinea che l'art. 7, comma 1 del decreto del 4 giugno 2019, ha previsto la possibilità di autorizzare la sperimentazione entro 12 mesi dall'entrata in vigore del decreto stesso, avvenuta il 27 luglio 2019, quindi, entro il 27 luglio 2020. La sperimentazione, sempre secondo il citato art. 7, deve concludersi entro 24 mesi, quindi non potrebbe andare oltre il 27 luglio 2022. Tuttavia, l'art. 33-bis del decreto legge 30 dicembre 2019, n. 162, ha previsto che il termine di conclusione previsto dall'art. 7 suindicato, è prorogato di 36 mesi, quindi, al momento, non può andare oltre il 27 luglio 2025.

¹⁹ Il Comma 75-quinquies, prevedeva sanzioni in caso di circolazione con dispositivi di micromobilità difformi alle caratteristiche tecniche definite dal decreto del MITR del 4 giugno 2019, ovvero fuori dall'ambito della sperimentazione di cui al medesimo decreto.

²⁰ Perché non rientranti nell'ambito della convenzione sottoscritta con tali soggetti.

²¹ Perché non sono previste tariffe per oggetti diversi dai veicoli.