

MONOPATTINI ELETTRICI INCENTIVATI DA GOVERNO: UN MORTO E 123 FERITI NEL 2020

4 Gennaio 2021



ROMA – Un morto e 123 incidenti seri, uno ogni tre giorni. Più frequenti nelle grandi città del nord (Milano in testa) e a Roma. I primi numeri dei sinistri con il coinvolgimento di monopattini elettrici avvenuti nel 2020 (aggiornati al 13 dicembre) sono quelli dello speciale Osservatorio Asaps, l'Associazione amici e sostenitori polizia stradale.

L'acquisto dei monopattini elettrici è stato incentivato dal governo in una delle misure per far fronte alla crisi covid-19.

Numeri allarmanti, se si considera che i monopattini in circolazione sono ancora relativamente pochi (70-80 mila secondo alcune stime), che la pandemia ha imposto molte limitazioni alla circolazione e che una stima reale – complice anche la scarsa disponibilità di dati a livello di Comuni – appare difficile se non impossibile, visto il grandissimo numero di eventi che per fortuna si risolve con danni lievi e senza l'intervento della polizia stradale.

“La principale causa di sinistro – spiegano gli esperti dell'Associazione – è la caduta autonoma dovuta a ribaltamento, senza urto contro ostacoli fissi. Su questo aspetto, sicuramente, incide sia la distrazione alla guida – molti gli utenti che usano il cellulare alla guida anche per fare i selfie – sia l'inesperienza del guidatore, spesso giovanissimo, ma anche la manutenzione stradale di molte arterie cittadine, con buche ed avvallamenti che non facilitano l'utilizzo di un veicolo con ruote molto piccole, soprattutto nei centri storici”.

Seguono gli scontri frontali e laterali, spesso agli incroci stradali, dove non vengono rispettate le precedenza, e gli scontri contro ostacoli fissi. Asaps ha rilevato anche ben 8 sinistri con conducenti di monopattini alterati dall'alcol e denunciati all'autorità giudiziaria per guida in stato d'ebbrezza.

La regione in cui sono avvenuti gli incidenti più numerosi e gravi è la Lombardia, con 54: Milano guida anche la classifica tra le grandi metropoli, conseguenza anche dell'altissimo utilizzo di mezzi in sharing. Il Piemonte è al secondo posto con 14 sinistri gravi (Torino capofila), a seguire il Lazio con 13 incidenti gravi (quasi tutti avvenuti a Roma, dove la situazione nei mesi post lockdown è stata particolarmente difficile) ed Abruzzo ed Emilia Romagna con 6 ciascuna.

A Budrio, in provincia di Bologna, in giugno c'è stato il primo sinistro mortale, con un 60enne deceduto nello scontro con un'auto in una rotatoria a scorrimento veloce. Ma nel saldo finale figurano per ora anche 11 feriti in prognosi riservata (tra cui due bambini) e 47 con prognosi superiore ai 40 giorni.

Trenta degli utenti coinvolti avevano meno di 18 anni, a dimostrazione dell'utilizzo da parte soprattutto di giovanissimi, mentre una 86enne è ad oggi la persona più anziana coinvolta, investita da due minorenni a bordo di un monopattino a Cesena nel settembre scorso.

Il lancio dei monopattini come dispositivi di micromobilità elettrica è avvenuto a giugno 2019 in via sperimentale, con un decreto del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ma è il 2020 l'anno in cui il monopattino è diventato un vero e proprio veicolo, con l'equiparazione alle biciclette: "Il loro numero è cresciuto in tutte le grandi città ma anche in quelle di provincia, con l'arrivo di ben 13 aziende che oggi affittano i propri mezzi e che hanno vinto bandi pubblicati in molte città".

"Siamo d'accordo con l'utilizzo di mezzi di micromobilità elettrica, anche come aiuto all'ambiente per limitare l'inquinamento - ammette Giordano Biserni, presidente Asaps - ma vediamo troppi utenti cavalcare le strade con i monopattini come se fossero in una prateria stradale, che invece non esiste".

Biserni reclama il rispetto delle più elementari regole, "dal corretto utilizzo delle strade al rispetto della segnaletica verticale e orizzontale, alla guida non alterata e al fatto che il monopattino non è un giocattolo e le arterie non sono parchi di divertimento. Vanno aumentati i controlli e le sanzioni e introdotto da subito il 'targhino' mentre è consigliabile l'uso del casco, vista la gravità delle lesioni che molti conducenti riportano anche nelle cadute autonome. Sarebbe poi necessario l'obbligo di una copertura assicurativa anche per i mezzi non noleggiati ma in uso ai privati. Terminata la pandemia, questo veicolo potrà certamente essere utile ma senza alcuni concetti fondamentali non avremo maggiore sicurezza stradale. E a questo obiettivo devono partecipare anche le aziende di sharing, monitorando i propri dispositivi e il numero di sinistri in cui rimangono coinvolti i clienti, bloccandone l'utilizzo in caso di reiterate violazioni alle norme del Codice della strada".