



Gli “scooter elettrici per disabili e anziani”: “ausili” formidabili per la mobilità individuale nell’era del Covid-19... vanificati in Italia da una non-normativa. Ipotesi di autovalutazione e training online per la guida sicura di questi “veicoli a motore”

Giuseppe Cannata, Cristiano Monello

In occasione della pandemia da Covid-19 con i conseguenti rischi di contagio comportati dagli assembramenti sui mezzi pubblici, in Italia si è verificata una vera e propria esplosione della micromobilità elettrica individuale, in particolare dei monopattini elettrici e delle biciclette a pedalata assistita, grazie anche a normative specifiche e ad incentivi all’acquisto. Purtroppo da questo fermento normativo sono rimasti esclusi i mobility scooter, obiettivamente più stabili, sicuri, versatili e protettivi dei dispositivi a due ruote o finanche monoruota, verosimilmente perché vengono considerati “scooter elettrici per disabili e anziani” e quindi ausili medici¹.

In realtà, ai sensi del Codice della Strada (CdS) italiano e di quanto ha disposto la Comunità Europea, la situazione normativa, o meglio “non-normativa” dei mobility scooter è ben diversa. L’art. 46 del CdS dispone che “non rientrano nella definizione di veicolo le macchine per uso di invalidi, rientranti tra gli ausili medici secondo le vigenti disposizioni comunitarie, anche se asservite da motore”, mentre l’art. 190 dispone che “le macchine per uso di persone invalide, anche se asservite da motore, con le limitazioni di cui all’art. 46, possono circolare sulle parti della strada riservate ai pedoni”. Da parte sua, la Comunità Europea ha da tempo disposto che, a differenza delle carrozzine elettriche considerate a pieno titolo ausili medici, i mobility scooter debbano essere considerati “veicoli a motore per il trasporto di persone”, ai sensi della Nota esplicativa della voce 8713 della Nomenclatura Combinata delle merci, del Regolamento n. 718/2009 e della giurisprudenza correlata. Non essendo i mobility scooter riconosciuti come veicoli dal nostro CdS né disciplinati da decreti del Ministero dei Trasporti, sono da considerare veicoli atipici non regolamentati e come tali non ammessi a circolare in pubblico, pena sanzioni severe che arrivano alla distruzione del mezzo (art. 59 del CdS modificato dalla recente conversione in legge del “Decreto Milleproroghe”).

In effetti all’estero i mobility scooter sono disciplinati come veicoli, a prescindere che possano essere usati da persone disabili come ausili per la mobilità, e alcuni modelli possono essere guidati persino su strada². Le nazioni più avanzate al riguardo risultano il Regno Unito e l’Olanda, che arrivano ad incentivare corsi di guida sicura come per ogni altro veicolo, sebbene i mobility scooter non richiedano patente di guida. Anche lì, con l’avvento del Covid-19, le valutazioni e i corsi in presenza hanno subito una battuta d’arresto. Tuttavia l’Olanda ha mantenuto almeno un sito online dove è pur sempre possibile fruire di un’autovalutazione e di un training sotto forma di quiz a risposta multipla, video tutorial e rivista in formato elettronico³. Il sito fa parte di un programma volto a migliorare l’efficacia e la sicurezza dei veicoli per disabili, frutto di un progetto commissionato dal Ministero dei Trasporti: il rendiconto del progetto include un’interessante checklist per valutare l’idoneità alla guida di mobility scooter e carrozzine elettriche e gestire gli interventi più indicati⁴.

Si spera che prima che i mobility scooter vengano regolamentati anche in Italia, il Covid-19 sia passato, ma i mobility scooter rimarranno comunque un’importante risorsa per la micromobilità individuale e la possibilità di un’autovalutazione e di un training online rimarrà un valido sistema per favorire una guida sicura di questi “veicoli a motore per il trasporto di persone”.

Bibliografia

1. Cannata G, Foti C. Tutori, ortesi, protesi, ausili. Testo-Atlante per le Professioni dell’Area Sanitaria. Roma: UniversItalia; 2020.
2. Cannata G, Aconstantinesei M, Manocchio N, Antonucci R, Gaudenzi M, Monello C, et al. I mobility scooter: da ausili per la mobilità di disabili e anziani a nuovi veicoli per una mobilità sostenibile? Una normativa comunque da rifare. Rivista di Economia e Politica dei Trasporti. 2019 [consultato 4 mag 2021];7(2):Articolo 2 [22 p.]. Disponibile su: <http://hdl.handle.net/10077/29734>
3. VVN Opfriscursus scootmobiel [consultato 4 mag 2021]. Disponibile su: <https://vvn.nl/scootmobiel>
4. Gehandicaptenvoertuigen in gebruik. ANBO, Utrecht, 2010 [consultato 4 mag 2021]. Disponibile su: <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-86473>