



C'è un incidente con monopattino ogni 12 ore. Spesso si tratta di cadute individuali: il mezzo è intrinsecamente pericoloso

→ elaborato complicate (e discutibili) norme di utilizzo del servizio. Regolamenti che, di fatto, estromettono le coperture assicurative nella maggior parte dei casi, facendo ricadere gli eventuali oneri sugli utilizzatori. Per esempio, quanti utenti sanno che dal tramonto a mezz'ora prima dell'alba sono obbligatorie le cosiddette dotazioni di sicurezza, cioè casco e gilet catarifrangente? Pochissimi, secondo un nostro sondaggio. Queste protezioni, peraltro, e si potrebbe dire inopportuno, non sono fornite da nessuna compagnia. La non ignorabile prescrizione si trova nelle condizioni d'uso del servizio dei contratti di abbonamento, ovvero quei lunghissimi documenti consultabili al momento dell'adesione. Ma bisogna andarle a cercare con il lanternino, perché non appaiono di default. Anzi, spesso risultano introvabili.

CONDIZIONI NEL PAGLIAIO

Per capire come funzionano questi contratti occorre fare una premessa: per poter operare in Italia, tutte le società hanno dovuto sottoscrivere polizze di responsabilità civile verso terzi, che vanno a coprire i dan-

ni dovuti a lesioni cagionate ad altre persone o ai loro beni dagli utenti durante il noleggio. Una tutela obbligatoria per legge (comma 3, art. 4, decreto Micromobilità 4 giugno 2019). Alcune società hanno allargato la copertura anche ai danni subiti dagli stessi utilizzatori del servizio o alle infrastrutture danneggiate; però, sapere in che misura cosa è coperto e cosa no, così come i massimali o le non proprio secondarie franchigie (ogni società ne ha una diversa), è come cercare il fatidico ago nel pagliaio.

Tra quelle operanti nella nostra città, infatti, solo Dott riporta integralmente sul proprio sito le condizioni assicurative e molte specifiche («copertura massima in relazione a lesioni fisiche a terzi, 6.070.000 euro, identico massimale previsto anche per danni materiali accidentali a beni di terzi»). Le altre pubblicano vaghi cenni o ignorano l'argomento. Wind, per esempio, necessariamente interpellata (nessuna informazione abbiamo trovato a questo proposito nei suoi canali istituzionali), fa sapere che «la garanzia si intende prestata per ciascun sinistro fino alla concorrenza massima complessiva per capitale, interessi e spese del massima-

le di 6.070.000, con l'applicazione di una franchigia fissa a carico degli assicurati pari a 2.500 euro». Un pesante importo a carico dell'assicurato: sapere se si tratti di cifra fissa o modulabile in base alla gravità dei danni, però, non si può sapere, neppure chiedendolo.

Qualcosa di più si evince dal regolamento di Dott, chiaro sul primo e fondamentale punto: «Nei Paesi in cui ti forniamo un'assicurazione per infortuni personali non sarai coperto per lesioni alla testa se guidi senza indossare il casco». Ancora: «Quando utilizzi un veicolo di notte o in circostanze in cui la visibilità è ridotta a causa del tempo o della stagione, dovrai indossare sempre indumenti riflettenti come una giacca o una cintura e assicurarti che le luci del veicolo funzionino e siano accese». Dotazioni ("luminici" di posizione a parte) che le società non forniscono e che chi ha dato loro le licenze non pretende. Quindi, se l'utente si farà male oppure procurerà danni, qualsiasi tipo di spesa o risarcimento passerà dal suo conto corrente: come ha scoperto il 23enne che ha investito l'anziana signora a Sant'Ambrogio. Un conto che, nei casi di sinistri gra-

In via Mazzini contromano, in due con un bambino seduto sul manubrio. Dopo essere stati evitati da uno scooter, sempre tenendo la sinistra, imboccheranno via Torino



vi e mortali, può arrivare a cifre a sei zeri e portare alla rovina intere famiglie.

Altra e curiosa insidia è che alcune società considerano le eventuali infrazioni al Codice della strada come colpa grave e, di conseguenza, ritengono decadute le coperture assicurative. In realtà, le infrazioni stradali non rientrano nella categoria della colpa grave, quindi di per sé non dovrebbero influire sull'eventuale copertura. È così per tutti, ma non, a quanto pare, per chi affitta monopattini a Milano.

Le lettere, come le email, per essere pubblicate devono contenere nome, cognome e località di residenza

milano@quattroruote.it

Hanno collaborato: Dino D'Antoni, Lorenzo Eoli, Riccardo Mozzati, Laura Pancioli, Claudia Tatti

Edizione a cura di Fabrizio Formenti

© Riproduzione riservata

PARLA IL LEGALE

QUEI SILENZI MALIZIOSAMENTE SERBATI

A Laura Pancioli dello Studio legale Ichino Brugnattelli e Associati, avvocato specializzato nell'assistenza rivolta ai soggetti deboli vittime di reato, abbiamo chiesto di analizzare e commentare le norme e le eventuali forzature presenti nei contratti di affitto dei monopattini.

Quali sono le incognite principali dei contratti? È tutto chiaro oppure prevalgono i "non detto"?

Credo che gli utenti debbano essere informati con chiarezza circa la tipologia del mezzo di trasporto che stanno noleggiando, delle condizioni previste per il suo utilizzo in sicurezza e, soprattutto, quali siano le situazioni previste perché dei danni, subiti o cagionati, risponda l'assicurazione stipulata, non loro stessi. Sarebbe molto interessante sapere quanti sanno che casco e pettorina, o una cintura catarifrangente, non soltanto sono obbligatori ma che, in caso d'incidente, la loro assenza

comporterà l'esclusione del risarcimento.

Ma se sono obbligatori, le società non dovrebbero anche fornirli, soprattutto se poi si stabilisce di non rifondere gli eventuali danni riportati alla testa in mancanza di adeguate protezioni?

Stiamo parlando di una modalità di trasporto relativamente nuova, dai rischi connessi elevati. L'informazione, però, dev'essere completa e trasparente. Mentre tutti sanno che l'uso del casco è obbligatorio per le biciclette, altrettanto non si può dire per i monopattini. Certo è che, se viene previsto l'uso obbligatorio di dispositivi di protezione, bisognerebbe anche preoccuparsi di garantirlo. L'utente può utilizzare il mezzo solo se ha un proprio caschetto? Lo può noleggiare, magari con un sottocasco usa e getta, unitamente al mezzo? Le proposte possono essere varie, la discussione è aperta...

Ci spiega la non secondaria questione della colpa grave?

Questo è un aspetto tecnico giuridico, ma rilevante. Si legge nelle clausole di contratto che l'assicurazione sarebbe «esclusa» per qualsiasi sinistro causato da «dolo o colpa grave» durante l'uso. Più avanti si legge che sono considerati colpa grave «i rischi e i danni derivanti dall'inosservanza, tra le altre, anche delle norme del Codice della strada». In questo modo si dice che l'inosservanza delle norme del Codice, anche se commesse con semplice negligenza, imprudenza o imperizia, cioè le categorie della "colpa", che possono cagionare danni pacificamente risarcibili, comporteranno invece e sempre l'esclusione della copertura assicurativa.

Quindi, esiste un problema di tutela sul quale si dovrebbe intervenire...

Direi proprio di sì. E aggiungerei che nei contratti si rilevano troppi silenzi maliziosamente serbati, quelli che la giurisprudenza ha definito rilevanti per poter ritenere integrata la fattispecie della truffa contrattuale.

La rivoluzione
IBRIDA E-TECH Renault
è iniziata.

Nuova CLIO HYBRID

Nuovo CAPTUR PLUG-IN HYBRID

Nuova MEGANE Sporter PLUG-IN HYBRID

E con la TEST DRIVE E-XPRIENCE provi la mobilità elettrica che fa per te.
Nuova gamma Renault E-TECH. Solo nei rivenditori Renault. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Info su renault.com