

La micromobilità Bici e monopattini la rivoluzione è iniziata

I problemi legati ai mezzi pubblici aprono alle due ruote le strade delle città per evitare il blocco del traffico: "Ma non trascuriamo i problemi di sicurezza"

di Vincenzo Borgomeo

Da cenerentole della mobilità a nuove protagoniste: questa la parabola di moto, scooter, biciclette e monopattini. Già perché ora che la pandemia rende di fatto difficile usare i mezzi pubblici, sono gli stessi sindaci - preoccupati dalla paralisi traffico - a "spingere" i cittadini a usare veicoli di "mobilità dolce". Eppure le stesse pubbliche amministrazioni delle città italiane si erano distinte per una lotta alle due ruote: multe a raffica per i parcheggi fuori delle rarissime rastrelliere dedicate (con gli stessi importi delle sanzioni dei Suv parcheggiati sui marciapiedi), corsie preferenziali vietate, tangenziali e strade a scorrimento veloce sempre off limits ai 125 e tolleranza zero per i ciclisti che viaggiano contromano. Per i monopattini si è poi arrivati quasi alla persecuzione: si potevano usare solo in rarissime zone di "sperimentazione", che nessun sindaco salvo rare eccezioni ha mai attivato, per poi arrivare ad un discusso via libera, pieno di contraddizioni e con molte limitazioni d'uso.

E ora? Ora siamo al "tana liberi tutti", ma con molti punti oscuri: non va dimenticato che le biciclette hanno un indice di mortalità più alto di moto e scooter (e ovviamente auto e mezzi pubblici) e che anche le due

ruote motorizzate da questo punto di vista sono un mezzo a rischio. In Italia ogni 40 ore muore un ciclista e senza misure adeguate inneggiare a quella che oggi chiamano "mobilità dolce" ricorda più la "morte dolce" che altro. Servono piste ciclabili, zone riservate e una nuova cultura del rispetto per chi pedala.

Certo, qualche segnale positivo arriva. A Milano, ad esempio, il sindaco Sala ha già riservato intere strade solo alle biciclette. Sembra una cosa da poco ma è una vera rivoluzione per la mobilità: in sostanza, invece di relegare chi pedala in una specie di riserva indiana (le ciclabili, magari affiancate da strade dove le macchine sfrecciano a tutta velocità), si "regala" alla biciclette tutta la carreggiata.

«Non posso dire che ora abbiamo un'opportunità in questa pandemia - ha spiegato il sindaco Sala - perché è difficile pronunciare la parola opportunità quando abbiamo avuto migliaia di morti. Ma ora credo che le persone siano pronte a cambiare atteggiamento, a cambiare comportamento». Sarà vero? I primi dati arrivano sempre dalla città-pilota di questa rivoluzione, Milano. Secondo alcune ricerche del comune, il 70% dei milanesi ora è disponibile ad accettare di trasformare qualcosa come 35 km di strada a uso prioritario di biciclette e pedoni.

D'altra parte va detto che la rivoluzione sembra funzionare alla grande: già in questi giorni - quando la rivoluzione è solo immaginata e la scarsità del traffico poteva "reggere" l'uso delle auto - le nuove piste ciclabili temporanee hanno contribuito ad allentare la pressione sul sistema di trasporto pubblico della città poiché i lavoratori delle fabbriche sono tornati al lavoro così e i conducenti di bus hanno limitato il numero di passeggeri per cercare di mantenere la distanza.

Insomma - e questo sa di miracolo - ora nelle città non si teme più la

contestazione di questa politica pro-bici da parte degli automobilisti come in passato. E l'aria è cambiata anche per quanto riguarda i monopattini elettrici. «Tuttavia preoccupa - come spiega Giordano Biserni presidente dell'Asaps, associazione amici polizia Stradale - la possibilità che i monopattini vengano utilizzati fuori dei centri urbani, che l'equiparazione ai velocipedi crei una mentalità improntata alla insicurezza stradale, basti pensare alle strade maltenute in molti comuni che si troveranno sull'intero territorio comunale monopattini a circolare liberamente».

Preoccupazioni o no, tutti sembrano finalmente favorevoli alle piccole due ruote elettriche da guidare in piedi. Anche se non è del tutto sopita la polemica di chi vuole relegare nuovamente la circolazione dei monopattini elettrici nelle zone pedonali, piste ciclabili e nelle strade con velocità non superiori ai 30 km/h.

Una forte opposizione a questa possibilità arriva dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile che si era già attivata per facilitare la circolazione di un mezzo ritenuto uno dei pilastri della micromobilità e che può circolare liberamente nelle metropoli di paesi europei come Belgio, Danimarca, Francia, Germania, Olanda, Portogallo, Spagna e Svezia.

«Noi - spiegano alla Fondazione - sosteniamo la proposta dell'Osservatorio sharing mobility che nel corso del 2019 insieme ai principali operatori del settore ha elaborato un do-



cumento di posizione sul tema, scegliendo una linea che ancora oggi ci sembra equilibrata: permettere la circolazione del monopattino dove circola oggi una e-bike e consentire la guida di questi mezzi a chi ha già compiuto 16 anni».

«Riteniamo valida l'impostazione dell'Osservatorio - aggiungono alla Fondazione - e riteniamo che se dovessero essere compiute ulteriori modifiche alla Legge di Bilancio 2020, sia essenziale mantenere saldo il principio che nei centri abitati i monopattini elettrici possano circolare dove può farlo una e-bike».

«Abbiamo subito diverse polemiche e resistenze rispetto alla introduzione anche in Italia dei monopattini e della micromobilità elettrica e sostenibile - spiega poi Luciano Nobili, della Commissione Trasporti alla Camera e promotore dell'emendamento che ha consentito l'equiparazione alle biciclette - e sono anni che ci battiamo, insieme a Legambiente, a tanti comuni lungimiranti, agli operatori e a tante realtà del mondo ambientalista perché i mezzi su cui hanno puntato le grandi capitali europee, da Madrid a Berlino, da Parigi a Lisbona, diventino una realtà diffusa anche in Italia». Forse ci siamo. La rivoluzione è iniziata davvero.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La normativa

Cosa stabilisce il codice della strada

Bicicletta elettrica	Monopattino elettrico
<ul style="list-style-type: none"> Non ha obbligo di casco (ma è consigliato*) Non ha l'obbligo di targa Non ha l'obbligo di assicurazione Di notte deve avere sistemi di illuminazione anteriori e posteriori 	<ul style="list-style-type: none"> Per essere equiparato alla bici non deve superare la potenza di 0,50 Kw (altrimenti è vietato) Può circolare sulle piste ciclabili, no sui marciapiedi Niente obbligo di casco, targa né assicurazione Non si possono trasportare passeggeri

Rientra in questa categoria se ha la "pedalata assistita", cioè il motore elettrico deve entrare in funzione solo a seguito della spinta sui pedali. Altrimenti, se c'è un azionamento autonomo del motore (pulsante, manopola o altro), rientra nella categoria dei ciclomotori.

* da tutte le associazioni e dalla Polizia Stradale