

# COSA FANNO ROMA E MILANO PER MUOVERSI NELLA FASE 2?

*Bike sharing e monopattini elettrici, quanti saranno e come sono le regole dei comuni (sorpresa: Roma è un po' più avanti, per ora)*

**S**e prima della pandemia la mobilità alternativa era una virtù, ora è diventata una necessità. La Fase 2, oltre a regolamentare il comportamento dei cittadini, dovrà anche adeguare i sistemi di trasporto affinché il ritorno al movimento sia sostenibile e sicuro. Le metropolitane e gli autobus non potranno più essere affollati e non sarebbe in nessun modo sostenibile se tutti usassero la propria automobile per ogni spostamento. Perciò, le grandi città si stanno attrezzando in tutta fretta per fornire soluzioni di mobilità alternativa, che consiste essenzialmente in due mezzi: uno antico a propulsione muscolare, la bicicletta; uno più recente a propulsione elettrica, il monopattino. Entrambi sono leggeri e poco ingombranti. Ma ciò che li rende alternativi non è tanto la meccanica, ma le modalità di utilizzo.

Partiamo dalle biciclette. Milano ha annunciato una generale strategia di adattamento che prevede 35 km di nuovi percorsi ciclabili, di cui 22 km già pronti entro l'estate, e un adeguamento della segnaletica orizzontale per permettere l'utilizzo dei monopattini. Ci saranno quindi più spazio per pedalare e più biciclette da condividere. E' stato infatti appena rinnovato (sfrondandolo dei troppi cavilli della versione precedente, che si era risolta in nulla) il bando per i servizi di bike sharing, con l'obiettivo di rimpolpare la flotta cittadina e arrivare in brevissimo tempo ad avere 16.000 biciclette a disposizione. Nulla pare ancora muoversi, invece, sul fronte dei monopattini elettrici, dove la situazione rimane ferma e confusa per via di un bando di fine 2019 che ha autorizzato solo tre operatori per un totale di 2.200 mezzi, una flotta del tutto insufficiente. "Il bando prevedeva una clausola che ha tagliato fuori, anche per poche ore o giorni, operatori importanti che avrebbero offerto un servizio di qualità ai cittadini", spiega al Foglio Innovazione Valerio Natale dello studio legale Hogan Lovells, specializzato in mobilità innovativa. "Per di più, si è venuta a creare una situazione di spaesamento per i cittadini, posto che le regole per la circolazione che aveva assunto il comune di Milano nell'ambito del bando sono state superate dalla disciplina nazionale che ha allargato l'utilizzo dei monopattini secondo le norme sulle biciclette". Pochi giorni fa, la giunta ha annunciato che sta lavorando sul vecchio bando per aggiustarne il tiro e permettere in brevissimo tempo di riammettere alcuni degli operatori precedentemente esclusi e aumentare così la flotta di monopattini. Attendiamo il bando, nella speranza che la fase 2 non debba essere esclusivamente a propulsione muscolare.

La storia normativa dei monopattini elettrici in Italia è lunga e contorta, ma a quanto pare è vicina a un lieto fine. Un primo segnale è il caso di Roma dove, dopo anni di riluttanza nei confronti del nuovo mezzo (per sampietrini, buche e pigrizia), la giunta ha approvato pochi giorni fa una delibera per una flotta di 16.000 mezzi. E la delibera, oltretutto corposa, sembra essere ben calibrata, come dice Natale, "perché consente un

ingresso graduale dei monopattini nel tessuto cittadino, con una prima distribuzione consentita tra i 750-1.000 veicoli a operatore e successivi incrementi di massimo 1.500 mezzi per operatore”. Questa specificazione, che sembra una faccenda strettamente burocratica, segnala invece una buona consapevolezza, da parte del comune, di cosa significhi avere così tanti monopattini in giro per la città. Lo sharing permette di trasformare il mezzo in servizio, per cui non importa soltanto quanti mezzi ci sono, ma soprattutto come vengono distribuiti, monitorati, ricaricati, aggiustati e ricollocati. Solo una gestione attenta e continuativa può garantire che i servizi di condivisione rimangano efficienti e non si trasformino, invece, in ulteriori intralci alla mobilità.

**Edoardo D’Elia**