

LA MOBILITÀ CHE CAMBIA

Le nuove regole

Stretta sui monopattini Casco e frecce obbligatorie Le aziende: «Lavoro a rischio»

Le compagnie che gestiscono il servizio sharing tuonano contro la riforma del Codice della strada «Costi insostenibili e penalizzazione per gli utenti. Con questa legge non ci guadagna nessuno»

di **Gabriele Manfrin**
FIRENZE

Monopattini elettrici, la nuova legge tira il freno ma non tutti esultano. Per le compagnie che gestiscono il servizio, l'approvazione della riforma del codice della strada, si abatterà sul sistema di mobilità condivisa come una ghiagliottina. Le conseguenze? Un aumento diffuso delle tariffe per gli utenti, la perdita di numerosi posti di lavoro per le aziende e una riduzione della qualità del servizio per la città. Del resto le novità portate dalla nuova norma a firma Salvini sono strutturali e quindi destinate a sbaragliare le carte in tavola: tra le misure più rilevanti l'obbligo di installare una targa sui monopattini, per renderli riconoscibili; poi il divieto di girare senza assicurazione e la necessità di montare sui mezzi gli indicatori di direzione. Ci penserà poi il decreto attuativo, a chiarire il divieto di circolazione sulle ciclabili.

Ma non è tutto, la novità più rilevante (e quella che fa storcere più il naso) è quella che prevede multe fino a 400 euro per i conducenti che circoleranno senza il casco. Novità quest'ultima che ha scatenato l'ira delle compagnie di sharing. Realtà economiche a tutti gli effetti, che a Firenze gestiscono 1.650 mezzi (Tra Bird, Bit e Redmovi). «L'articolo che prevede l'obbligo del casco ha ripercussioni immense, e negative, sull'intero sistema - non ha dubbi quando guarda la nuova norma il direttore operativo di Bit Mobility Michele Francione - l'80% dei nostri utenti è un cliente occasionale, che prende il monopattino all'ultimo minuto, magari perché non ci sono altri mezzi disponibili. È impensabile che qualcuno si porti un casco da casa».

Per il direttore operativo il primo effetto sarà un crollo degli utilizzatori: «Se l'utente è consapevole di rischiare fino a 400 euro di multa e non ha il casco dietro preferirà non prendere il mezzo. La domanda calerà a picco e ci saranno ripercussioni su fatturati e posti di lavoro».

Ma perché le compagnie di sharing non aggirano il problema in-



stallando un casco su ogni mezzo? Come sempre, la risposta non è così semplice, come ricorda Giorgio Cappiello, senior government di Bird Rides: «L'esperienza ci dice che quan-

do ci sono i caschi i mezzi subiscono pesanti vandalismi - spiega - per le aziende la manutenzione ha costi immensi che nel lungo periodo rendono l'attività economica insostenibile. Se

vengono distrutti e i caschi rubati, diventa difficile continuare a operare. Le autorizzazioni sono in scadenza. Ma devono essere riviste le condizioni».

E le sanzioni? L'assenza di targa, o assicurazione, comporta una multa da 100 a 400 euro. Mentre per la mancanza di indicatori si va da 200 e 800 euro. Sul punto anche l'assessore Giorgio: «Ci confronteremo con gli operatori sulle soluzioni per adeguarsi alle nuove regole, ma per noi la diffusione della mobilità in sharing è fondamentale e in caso di difficoltà siamo pronti ad aumentare il numero dei mezzi circolanti».

La voce del presidente della fondazione sulle vittime della strada

Guarnieri, sorriso a mezza bocca «Non solo norme, serve più cultura»

FIRENZE

«Oltre alle imposizioni dall'alto, bisogna educare le persone e tramettere loro la cultura della sicurezza». Stefano Guarnieri fondatore dell'Associazione Lorenzo Guarnieri, nata in memoria di suo figlio Lorenzo, morto a causa di un incidente stradale nel 2010, quando guarda le novità introdotte per i monopattini dal nuovo codice della strada non ha dubbi.

Guarnieri, come vede l'obbligo del casco?

«La misura di base è positiva. Si parla di dispositivi di sicurezza che riducono l'impatto degli incidenti.

Ma c'è un 'ma'?

«Purtroppo sì. L'obbligo di prevedere una targa e anche quello di assicurare i monopattini rende complesso un sistema nato per essere semplice».

In che senso?

«Se un cittadino compra un monopattino, ma prima di metterlo in strada deve superare iter amministrativi

Sistema complesso

«USO DISINCENTIVATO»



Stefano Guarnieri
Presidente della Fondazione Lorenzo Guarnieri

«L'obbligo di prevedere una targa sui mezzi e anche quello di assicurare i monopattini rende complesso un sistema nato per essere semplice. C'è il rischio che cali l'utilizzo»

complessi, e ancora non ben definiti, è probabile che scelga un altro mezzo, come una bicicletta ad esempio».

E la riforma nel complesso come le sembra?

«L'impianto è un pochino fumoso. Non si capiscono bene i risvolti pratici che le norme potranno effettivamente avere. E l'incertezza ha un solo effetto: ridurre l'uso».

Vede degli elementi positivi nella riforma?

«Certo, penso che la norma che obbliga i costruttori a implementare un sistema di indicatori di direzione (le frecce) abbia risvolti soltanto migliorativi. Ma non si può agire solo con le norme».

E come?

«Serve anche più cultura della sicurezza. Le persone vanno informate e sensibilizzate. I grandi cambiamenti non mai essere solamente calati dall'alto».

I monopattini non sono il male quindi?

«Assolutamente no, sono mezzi green che aumentano la sostenibilità e potenzialmente riducono l'afflusso di traffico»

Gabriele Manfrin

Le reazioni dell'ex sindaco

Nardella plaude «Fu una mia battaglia»

FIRENZE

La stretta sui monopattini, e in particolare l'obbligo per i conducenti di indossare il casco viene accolto positivamente anche dall'europarlamentare, ed ex sindaco di Firenze Dario Nardella. A tirare il freno a questi mezzi e a stringerne l'operatività è stata la riforma del codice della strada appena approvata. «Se il casco sui monopattini da oggi diventa legge in Italia - dice l'ex primo cittadino - è merito delle tante battaglie condotte dalle associazioni delle vittime sulla strada e anche della città di Firenze».

Nardella ricorda la battaglia del Comune, che più volte ha esposto il rischio di questi mezzi lanciati nel traffico, in assenza di un impianto normativo bene definito: «Siamo stati i primi, più di 3 anni fa, a denunciare il pericolo dei monopattini - continua Nardella - e ad affrontare il problema con un'ordinanza che lo vietava a tutti (e non solo ai minorenni)».

Purtroppo il tribunale amministrativo quell'ordinanza dell'ex sindaco la annullò, proprio a causa della mancanza di una norma nazionale. «Però aprimmo una breccia che ci ha portato fino al voto del Parlamento - si consola Nardella - Non tutte le sconfitte sono inutili. Da sindaco non ho mai smesso di impegnarmi per la sicurezza stradale sulla quale non si può esitare in alcun modo».

E per i promotori della legge, il nuovo impianto normativo va proprio in questa direzione: aumentare la sicurezza sulle strade. Come? Impedendo ai monopattini di girare e transitare in aree extraurbane pericolose. Obbligandoli a inserire una targa sul mezzo e anche ad assicurarlo. Cristallizza il divieto di circolare senza casco, misura questa che ha scatenato l'ira delle compagnie di sharing. Ma anche il divieto assoluto di circolazione contromano o di abbandonare i mezzi selvaggiamente sul marciapiede. E ultimo ma non per importanza, l'obbligo di avere frecce, assicurazione e luci.

