



PMA

PEOPLE MOVEMENT ANALYZER

SMART SOLUTION PER LA GESTIONE DEL FLUSSO PASSEGGERI IN TOTALE SICUREZZA

L'unica piattaforma tecnologica che sfrutta l'Intelligenza Artificiale per l'analisi dati in real-time e guida i passeggeri nel corretto utilizzo dei mezzi di trasporto.

Tra due mesi terminerà la fase dei rimborsi e si acquisterà dai rivenditori con sconti diretti

IL BONUS BICI VIAGGIA SU APP

L'incentivo spinge le due ruote. Ma non è per tutti

TESTI DI ENRICO SBANDI

Sarà un'app a consentire direttamente con lo sconto di Stato. Arriverà entro due mesi dal 19 maggio, data di pubblicazione del cosiddetto Decreto Rilancio. Nel frattempo le agevolazioni su bici e altri veicoli a due ruote si otterranno come rimborso del 60% del prezzo pagato a presentazione di fattura. Le indicazioni arrivano dal Ministero dei Trasporti, mentre l'app è in via di ultimazione a cura del Ministero dell'Ambiente. Viste e considerate le vicissitudini dell'app Immuni per il tracciamento dei contagi da Covid, è d'obbligo fare gli scongiuri.

In tempi d'emergenza sanitaria con annessa ricerca di rimedi risolutivi, la bicicletta rappresenta la medicina per limitare i disagi causati dai drastici limiti imposti al trasporto pubblico per esigenze di pandemia. Le



capacità di trasporto passeggeri sono ridotte di due terzi: fanno testo i numeri dell'area metropolitana milanese, dove a fronte di circa un milione e 500 mila persone che si spostano ogni giorno con i mezzi pubblici, distanziamento e precauzioni sanitarie hanno limitato la capienza a 450mi-

la posti. E così le due ruote a emissioni zero, a pedali o con spinta elettrica - siano esse cicli, monopattini, monowheel, hoverboard o segway - diventano la soluzione regina della mobilità urbana. L'incentivo di Stato, che copre il 60% della spesa, fino a un massimo di 500 euro, è già una molla potente e da qui all'inverno andrà ad aggiungersi, nel 2021, il bonus mobilità con rottamazione di un veicolo inquinante (fino a 1500 euro), con la possibilità di cumulo dei due incentivi. Per l'anno in corso, la manovra imprime una spinta del valore di 200 milioni al giro d'affari diretto del settore ciclo e delle aziende della mobilità sostenibile, attraverso lo stanziamento di 120 milioni per il 2020, rifinanziabile, che va a coprire la quota incentivata del 60%. Ecco, più in dettaglio, come comprare bici e monopattini con il bonus. Il contributo del 60% è sull'acquisto di biciclet-

te, anche a pedalata assistita, oppure di veicoli a propulsione prevalentemente elettrica (come monopattini, monowheel, hoverboard e segway, da gennaio equiparati ai velocipedi nel codice della strada); possono ottenerlo maggiorenti con residenza nei capoluoghi di regione, nelle città metropolitane, nei capoluoghi di provincia o in comuni con più di 50mila abitanti. Il bonus, in alternativa, copre le spese di uso in sharing di veicoli ad uso individuale, autovetture escluse. Si può ottenere rimborso anche per le due ruote usate, purché all'acquisto sia associata la fattura (non basta lo scontrino fiscale). Le istruzioni ministeriali individuano due fasi: nella prima, l'incentivo scatta in forma di rimborso del 60% sul prezzo pagato presso un qualsiasi negozio, per acquisti eseguiti a partire dal 4 maggio, fa fede la data della fattura, e fino al giorno

in cui sarà operativa l'applicazione web, tramite la quale si presenterà istanza per ottenere il contributo.

L'entrata in funzione dell'app sancirà l'avvio della seconda fase, con la pubblicazione online dell'elenco dei rivenditori presso i quali si potrà acquistare con sconto diretto. In negozio si pagherà direttamente il 40% del prezzo del veicolo, sempre entro il limite dei 500 euro di contributo, la parte restante sarà garantita al rivenditore dal buono di spesa generato tramite l'applicazione, che avrà durata di 30 giorni. Analogamente, tramite app, il buono mobilità potrà essere erogato per consentire l'acquisto di servizi condivisi, senza rottamazione per il 2020 e solo dietro rottamazione di un veicolo inquinante (a due o a quattro ruote, con importi variabili fino a 1500 euro) per il prossimo anno. (riproduzione riservata)

Atm: occorre ripensare gli orari del trasporto pubblico, settembre banco di prova

Crollo della mobilità pubblica, impennata della motorizzazione privata, crescita di mezzi di locomozione individuali come le bici. I dati (fonte Isfort) elaborati dall'Osservatorio Autopromotec evidenziano che durante l'emergenza Covid-19 la quota di spostamenti con mezzi motorizzati privati in Italia è aumentata dal 56,5% al 61%, mentre il trasporto pubblico ha subito una forte contrazione, più che dimezzando la sua quota: dal 10,1% al 4,1%. Le prospettive per i mesi a venire, sondate da una ricerca dall'istituto Areté presieduto da Massimo Ghenzer, sono ancora più pro-

nunciate verso il trasporto individuale, con le due ruote ecologiche indicate addirittura in percentuale superiore ai mezzi di trasporto pubblico. La situazione dell'Atm, l'Azienda dei trasporti della città di Milano, che gestisce i flussi più intensi d'Italia di movimento cittadino e pendolare di passeggeri, è emblematica: «La vera prova sarà settembre con la riapertura di scuole e uffici», dichiara Arrigo Giana, direttore generale di Atm. «Ora siamo al 20% della capienza massima e possiamo arrivare fino al 30% nelle ore di punta, ma il margine residuo è davvero poco ed è ne-

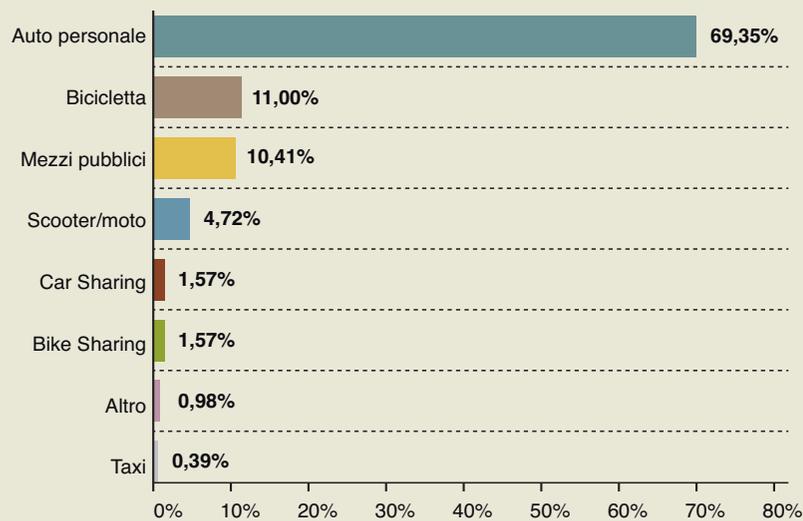
cessario rivedere gli orari della città. Abbiamo già aperto tavoli, insieme a Trenord, con diversi interlocutori, dalle associazioni di categoria, al provveditorato, per trovare soluzioni efficaci per diluire la domanda anche fuori dalle ore di punta. È costante anche il dialogo con la Ministra De Micheli per capire, sulla base dell'andamento dei contagi e del parere del Comitato tecnico scientifico, se si potrà eventualmente modificare nel prossimo futuro la disposizione sulla distanza di un metro».

Dal 4 maggio i passeggeri trasportati da Atm (che dispone di 4 linee metropolitane, 18 linee tranviarie, 4 linee filoviarie e 131 linee automobilistiche nel Comune di Milano e in 46 comuni della Città metropolitana) sono precipitati al 12-13% rispetto ad una normale giornata pre-Covid, dal 18/05 ad oggi si è raggiunto il 20% con un incremento graduale giornaliero e prospettiva di crescita al 22/23% nei prossimi giorni. Da qui a settembre, quando Atm avvierà la sperimentazione insieme con Trenord di sistemi di monitoraggio della domanda in tempo reale, in modo da poter adeguare l'offerta, le stime dell'azienda indicano che i passeggeri saranno circa al 30% dell'epoca pre-Covid. Dati che inquadrano un duplice problema: la sostenibilità economica del trasporto pubblico, che salta se si deve offrire il 100% del servizio, ma i passeggeri ne utilizzano la quarta parte, e la necessità di alternative adeguate a garantire la mobilità. È il sistema dei trasporti che va ripensato nel suo complesso, sia per la mobilità urbana e pendolare,



sia per le lunghe percorrenze. Per il commuting, le soluzioni intermodali treno + veicolo sostenibile privato - bici, monopattino e simili - si prospettano come la soluzione più praticabile e sostenibile nell'immediato. Mentre il mezzo di trasporto privato a motore che, come visto nei dati riportati all'inizio, ha sopperito nel periodo del lockdown al timore di contagio sul mezzo pubblico, è destinato a conquistare ancora più spazio: la ricerca di Areté, condotta su un campione significativo nazionale di utenti dai 30 ai 65 anni, evidenzia che 7 italiani su 10, superata l'emergenza Covid-19, utilizzeranno l'auto per i propri spostamenti abituali, indispensabile sulle lunghe percorrenze, visto anche il minore ricorso a treni e aerei; l'11% adopererà biciclette, sia tradizionali sia a pedalata assistita. I mezzi pubblici si assestano sulla quota del 10,41%, scooter e moto sfiorano il 5% mentre lo sharing coprirà poco più del 3%, equamente distribuito fra condivisione di auto e di biciclette. (riproduzione riservata)

QUANDO LA SITUAZIONE SARÀ TORNATA ALLA NORMALITÀ, QUALE MEZZO DI TRASPORTO PREFERIRAI UTILIZZARE



Fonte: Areté

Safety kit e digitalizzazione così FS riparte in sicurezza

Biglietti via app, sms o e-mail, self check-in, posti a scacchiera, sanificazione dei mezzi e, per tutti i passeggeri dei treni *Frecciarossa* e *Frecciargento*, mascherina, gel, guanti, poggiatesta monouso e lattina d'acqua gratis. La nuova mobilità per il Gruppo delle Ferrovie dello Stato Italiane inizia con la tutela della salute

L'Italia che riparte, che ha già iniziato a riavviare i motori, riparte in treno. Perché viaggiare su rotaia, oltre che comodo, ecologico ed efficiente, è anche sicuro. Oggi più che mai.

Il Gruppo FS Italiane, consapevole del suo ruolo di primo piano al fianco del Paese, lavora ogni giorno per consentire alle persone di spostarsi nella massima sicurezza. E in questa seconda fase dell'emergenza sanitaria Covid-19 ha riattivato molti dei convogli che durante il picco della crisi erano rimasti forzatamente in rimessa. Oggi è in grado di offrire un numero di collegamenti congruo alla richiesta di mobilità di questo periodo, tenendo conto che la necessità di mantenere il distanziamento personale ha ridotto del 50% la disponibilità dei posti. Da inizio giugno ci saranno 74 *Frecce* e 48 *InterCity* a disposizione dei viaggiatori, con un ulteriore incremento previsto da metà giugno. Anche per i regionali è previsto un potenziamento arrivando a 5.400 corse da metà giugno. Un impegno, racchiuso nell'hashtag #RiparTIA-MOItalia, scelto come messaggio per la ripartenza e che esprime anche il ruolo di FS quale principale azienda che fa investimenti in Italia con un importante piano per contribuire a una ripresa economica sostenibile, realizzando infrastrutture ferroviarie e stradali, l'apertura di nuovi cantieri e la creazione di posti di lavoro.

UN KIT PER LA SALUTE E LA SICUREZZA

La priorità «è la tutela della salute delle persone, viaggiatori e dipendenti». Per questo, oltre alla sanificazioni di tutti i mezzi, ai dispenser installati sia a bordo dei treni sia dei bus per l'igienizzazione frequente delle mani, ai percorsi a senso unico nelle stazioni, al nuovo sistema di distanziamento dei posti (a scacchiera su *Frecce* e *InterCity*) e ai biglietti nominativi per *Frecce* e *InterCity*, dal 18 maggio tutte le persone che scelgono di viaggiare con *Frecciarossa* e *Frecciargento*



Gianfranco Battisti, Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane

ricevono anche un *health & safety kit* gratuito prima di salire a bordo: mascherina (che a bordo è obbligatoria), gel igienizzante per mani, guanti in lattice (il cui uso è consigliato ma non obbligatorio), poggiatesta monouso e lattina d'acqua.

Inoltre, sui treni alta velocità di Trenitalia, inquadrando con lo smartphone il QR code posizionato sui tavolini, i passeggeri possono visualizzare le informazioni sulle attività e i processi di pulizia e sanificazione attivati dalla società di trasporto del Gruppo FS Italiane. Tutto nella più totale trasparenza. Le distanze personali sono garantite sui treni regionali con marker rossi sui sedili non utilizzabili. Al momento, non è consentito viaggiare in piedi. Su tutta la flotta di Trenitalia le porte di entrata e quelle di uscita dai treni, indicate da apposita segnaletica, sono separate per evitare incroci fra i viaggiatori. A bordo treno una segnaletica a terra indica ai viaggiatori

quale porta usare per uscire dal treno e la distanza da tenere con gli altri passeggeri, per evitare assembramenti.

BIGLIETTO DIGITALE

La sicurezza passa anche dall'innovazione tecnologica. Per questo il Gruppo FS invita i propri clienti a utilizzare sempre più i canali digitali per l'acquisto di biglietti, in particolare l'app Trenitalia e il sito web trenitalia.com. Anche chi acquisterà il proprio biglietto nelle biglietterie e attraverso le postazioni self service riceverà il titolo di viaggio via e-mail o sms. Non solo: Trenitalia sta studiando soluzioni digitali che garantiranno ai passeggeri di effettuare il self check-in, senza alcun contatto con il personale a bordo treno. Inoltre, sarà presto disponibile una funzione sui sistemi di Trenitalia che consentirà ai viaggiatori dei treni regionali di avere informazione sulla frequentazione di ciascuna corsa e, quindi, dei posti disponibili. Anche Busitalia, società di trasporto pubblico locale del Gruppo, consiglia ai passeggeri di comprare il biglietto prima di salire a bordo e di privilegiare l'acquisto attraverso self service, web shop, app aziendali e l'app Nugo, che garantisce l'aggiornamento costante di percorsi e orari.

SEMPRE AGGIORNATI

Naturalmente, per garantire l'assoluta sicurezza di ogni viaggio serve anche la collaborazione responsabile e consapevole di ogni passeggero. E il rispetto delle prescrizioni, delle norme igieniche e delle regole previste dai decreti del presidente del Consiglio dei ministri. Per questo Trenitalia, RFI e Busitalia garantiscono un'informazione costante sulle prescrizioni delle autorità competenti e sulle iniziative introdotte sia in stazione sia a bordo di treni e bus con annunci sonori, messaggi sui monitor, locandine cartacee e digitali e newsletter e sms dedicati ai possessori di CartaFRECCIA.



Consente alle aziende del trasporto pubblico di gestire i flussi di passeggeri senza assembramenti

SOLUZIONE TELESIA PER IL TPL

People Movement Analyzer si integra nelle tecnologie installate

DI VINCENZO MENDAIA

Telesia, leader della GO TV in Italia, ha reagito alla situazione di crisi determinata dalla diffusione di Covid-19 offrendo alle aziende del trasporto pubblico locale (Tpl) uno strumento tecnologico a supporto della gestione dei flussi dei passeggeri in luoghi quali gli autobus, le stazioni delle metropolitane e i vagoni dei treni, per evitare che si verificano situazioni di affollamento potenzialmente pericolose e contrarie alle regole di prevenzione sanitarie, che si basano sul rispetto di distanze minime di sicurezza in ogni ambiente. La soluzione ideata e realizzata dall'avanzato centro ricerche e sviluppo della società (www.telesia.it) si chiama People Movement Analyzer (Pma) e si basa su una tecnologia proprietaria che consente l'analisi statistica in tempo reale dei flussi dei passeggeri nei luoghi di attesa e a bordo dei mezzi. La nuova piattaforma Pma rappresenta l'evoluzione del

sistema WeCounter®, che da alcuni anni è utilizzato con efficacia per il calcolo dell'audience rivolta agli spot pubblicitari nelle metropolitane, negli aeroporti e in circa 50 stazioni della rete ferroviaria.

«Abbiamo raccolto la duplice sfida, emersa dal confronto con i nostri partner del mondo del trasporto, di individuare in tempi brevi un sistema semplice e affidabile, applicabile ai luoghi di attesa, fermate e stazioni, oltre che a bordo dei mezzi di trasporto come bus e treni e che fosse anche economicamente accessibile», afferma il direttore tecnico, **Stefano Nuccio**. «Ci siamo riusciti puntando sull'integrazione della

tecnologia già esistente nelle diverse location e sull'ottimizzazione dell'intelligenza artificiale perfezionata, senza soluzione di continuità, in questi anni, all'interno del

nostro Laboratorio Ricerca & Sviluppo».

Il sistema svolge tre funzioni: raccoglie i dati mettendo insieme più fonti differenti, li analizza all'interno di un unico motore di calcolo, e li diffonde utilizzando un linguaggio iconografico di immediata comprensione. Il flusso dei dati si adatta a una pluralità di piattaforme tecnologiche, rendendo semplice la sua integrazione e utilizzo senza aggravio di costi ingenti per le aziende interessate.

People Movement Analyzer

può ricevere i dati rilevati dai propri apparati o anche quelli forniti direttamente da terze parti, li elabora diffondendoli in tempo reale sia ai passeggeri sia ai gestori del trasporto mettendo a frutto nel modo più efficiente i terminali che sono già disponibili.

Per quanto riguarda le metropolitane e i treni regionali, trasmette in tempo reale le informazioni relative allo stato di affollamento dei singoli treni fornendo le informazioni tanto ai gestori che ai passeggeri che si trovano in attesa nella

successiva stazione attraverso i sistemi informativi presenti nelle banchine di attesa come, per esempio, i monitor GO TV di Telesia (o altro segnalatore).

«Per i bus, le cui fermate sono generalmente sprovviste di segnalatori, possiamo fornire le informazioni mediante le app già in uso dal gestore del TPL e/o anche attraverso app di terze parti», continua Nuccio.

«Come tutte le soluzioni tecnologiche, anche questa nuova piattaforma è di supporto al fattore umano fornendo utili informazioni aggiuntive per orientare il comportamento dei viaggiatori e coadiuvare il lavoro svolto dal personale del servizio pubblico», dice Gianalberto Zappolini, ad della società.

In questo momento la nuova piattaforma è in fase di valutazione nelle metropolitane di Milano, Roma e Genova, fra le prime a dotarsi degli strumenti di intelligenza artificiale a supporto della GO TV targata Telesia. (riproduzione riservata)




Micromobilità sì, ma di lusso Lo sharing di Pirelli si allarga dagli hotel alle aziende

Nel 2021 sarà possibile acquistare servizi di sharing sostenibile: è una delle opportunità previste dal bonus mobilità contenuto nel Decreto Rilancio. L'agevolazione, cumulabile con quella sulle e-bike per il 2020, a fronte della rottamazione di un veicolo inquinante, prevede incentivi di 1.500 euro (per un'auto fino alla omologazione euro 3) e 500 euro (motociclo fino euro 2 o euro 3 due tempi) da spendere in beni o servizi per la mobilità sostenibile: l'utilizzo di servizi per la mobilità condivisa a uso individuale, con biciclette e monopattini, rientra in questa fascia. La vecchia auto, insomma, va dallo sfasciacarrozze in cambio di un buono da 1500 euro in servizi di mobilità, da spendere entro il 2024.

Il mercato del renting, sia di cicli che di dispositivi elettrici, offre numerose opportunità. Fra queste, si segnala per originalità la proposta CYCL-e around targata Pirelli. È un servizio che si avvale di e-bike di alta gamma equipaggiate con una linea dedicata di pneumatici della marca. Nato lo scorso anno come noleggio per i clienti di

hotel di alta gamma, ha ampliato il raggio d'azione al turismo, con l'abbinamento di servizi dedicati, eventi e attività sul territorio fra cui tour guidati in e-bike a Milano. Quindi nel periodo del Covid l'iniziativa CYCL-e around è stata declinata mettendo le biciclette a disposizione dei dipendenti dell'Ospedale Buzzi di Milano e del Fatebenefratelli e Oftalmico (ASST Fatebenefratelli Sacco).

«Per la Fase 2 ci stiamo concentrando sulla dimensione urbana: propor-

remo alle aziende flotte di e-bike da prendere a noleggio per i dipendenti», spiega **Francesco Bruno**, Pirelli Head of Micromobility Solutions. «Il tema della micromobilità è centrale, è quello che più di altri richiede formule di mobilità più convenienti, facili, comode, snelle. L'emergenza sanitaria, al riguardo, ha solo agito da acceleratore nei confronti di una tendenza che era già

in atto e che ci ha motivato a profilare il nostro modello di offerta sul contesto urbano». Si tratta, in altre parole, di facilitare le condizioni che portano un utilizzatore ad avvicinarsi alla bici elettrica, che a lungo è stata un oggetto misterioso per poi conquistare, negli ultimi anni, quote crescenti. «Stiamo creando i presupposti affinché sempre più persone si avvicinino al mezzo elettrico, ne colgano i benefici e l'utilizzino per i loro spostamenti urbani», afferma Bruno. «Lo stiamo facendo attraverso il dialogo con le aziende

che fanno della mobilità il loro fattore strategico, creando al loro interno la figura del mobility manager e, più in generale, con programmi di welfare che prevedono soluzioni di mobilità sostenibile». Non si tratta solo di una nuova forma di sensibilità sociale che si coniuga bene alle esigenze dei dipendenti: l'iniziativa di Pirelli facilita l'accesso a forme di mobilità che fanno da vantaggiosa alternativa al mezzo privato e risultano complementari al trasporto pubblico, in un contesto di sinergia e non di concorrenza fra sistemi.

La scelta di operare in un contesto aziendale permette di ragionare in maniera scalabile. «Partiamo da Milano, la città dove si concentra la maggior parte delle realtà produttive», conclude Bruno, «per poi, in prospettiva, espanderci a livello nazionale. Obiettivo è una quarantina d'aziende clienti entro il prossimo anno, con flotte sufficientemente numerose, a partire da 10-15 biciclette, considerando che l'offerta va a interessare un 2-3% della base di dipendenti aziendale, quindi ragionare anche con interlocutori con flotte più consistenti». (riproduzione riservata)



Francesco Bruno



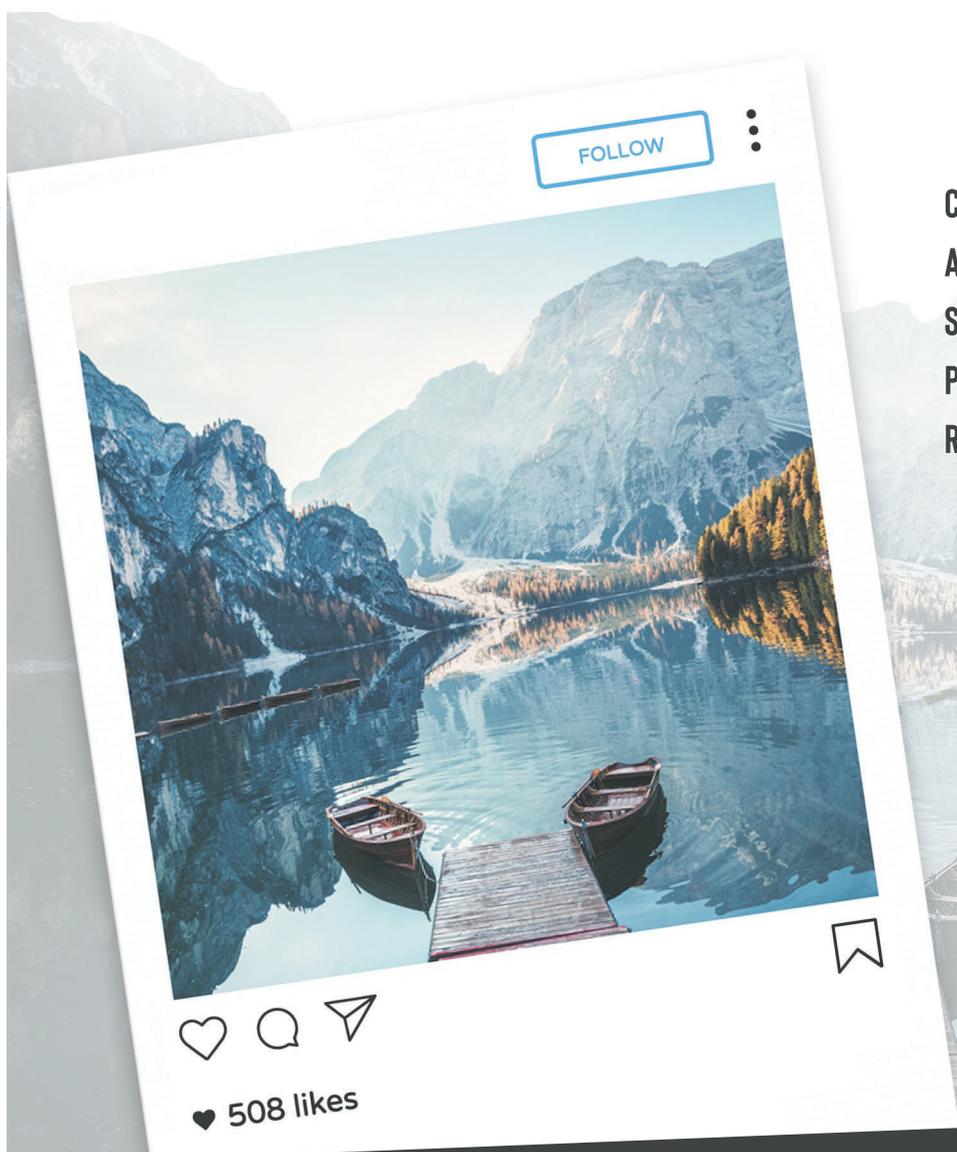
Un modello della flotta in sharing CYCL-e.

Enrico Sbandi

UNLOCK YOUR WEEKEND



**SEI LIBERO DI TORNARE
A SCOPRIRE L'ITALIA.**



**CON NOI PUOI NOLEGGIARE LA TUA TESLA
ANCHE PER UN WEEKEND.
SCOPRI TUTTO IL POTENZIALE DELL'AUTO ELETTRICA
PIÙ RIVOLUZIONARIA E SOSTENIBILE,
RAGGIUNGENDO CENTRI STORICI O PAESAGGI INCANTATI.**



SCATTA PER PRENOTARE

Nigrelli (Ancma): «Il Decreto Rilancio guarda avanti: dopo gli incentivi ora tocca alle infrastrutture»

BICI + TRENO = AUTO IN MENO

Dall'intermodalità una risposta alla ridotta capienza dei trasporti

TESTI DI ENRICO SBANDI

Dalla intermodalità bici+ferrovie può giungere una risposta importante alla congestione dei trasporti nelle aree metropolitane. Gli spazi lasciati liberi sui convogli dalle esigenze di distanziamento legate alla prevenzione del Covid potrebbero essere destinati alle due ruote, agevolando così la mobilità dei pendolari e riducendo il ricorso all'auto privata, con vantaggio anche per l'ambiente.

Dal timore, fondato, di ingolfamento dei trasporti, alle opportunità della pedalata, assistita o meno che sia. «Il mercato del ciclo è in crescita», ammette **Pietro Nigrelli**, Direttore del settore ciclo di Confindustria-Ancma. «E non solo grazie agli incentivi, che certamente funzionano come spinta. Dopo due mesi chiusi in casa, c'è una voglia incredibile di riversarsi in strada e sulle ciclabili. E c'è la risposta al grande lavoro di marketing e pubblicità svolto dai costruttori, venuti incontro a un cittadino che ha ancora timore di usare i mezzi pubblici ed è sempre più consapevole dei vantaggi di una bici».



D. Fra incentivi e voglia d'indipendenza, non c'è ora il rischio che l'appetito per le due ruote diventi eccessivo?

R. «Non credo. L'Italia resta un Paese dalla scarsa opportunità ciclabile, abbiamo il secondo maggior numero di auto possedute pro capite in Europa, con 640 auto/1.000 abitanti, dietro solo al Lussemburgo. Se guardiamo ai competitor, non dobbiamo cadere negli stereotipi: in Danimarca, per esempio, dove

immaginiamo che tutti vadano in bicicletta, possiedono 440 auto/1.000 abitanti, in Olanda 480, in Germania 550. È questione di opportunità e di misura, qualsiasi timore che la bici scazzi l'auto è ingiustificato».

D. Le città italiane sono per lo più inadeguate alle biciclette, quali interventi

proponete come Ancma per migliorare la situazione?

R. «Avere l'auto a portata di mano è un concetto fermo agli anni 50, quando c'erano ben altri margini per circolare e parcheggiare, dati i pochi veicoli in circolazione. Da allora le nostre città non hanno cambiato struttura e, se non vogliamo fermarci, è giusto guardare a modelli di mobilità nordeuropei. Il Decreto Rilancio ci porta qualche passo avanti: non solo incentivi, ma anche interventi sulle infrastrutture, introducendo l'aggiunta della 'corsia ciclabile al Codice della strada. Poi, si dovrebbe lavorare per avere qualche

auto in meno a vantaggio delle due ruote, anche a motore: basti considerare che queste ultime, che circolano nelle medesime carreggiate delle auto, quando sono in sosta occupano 1/6 dello spazio di

un'auto, che diventa 1/15 nel caso delle bici».

D. La questione delle sedi di circolazione è complicata dalla deregulation su monopattini e altri dispositivi elettrici, che sono stati genericamente allineati ai velocipedi. Come associazione che posizione assumete?

R. «Auto e biciclette possono condividere la stessa carreggiata solo nelle 'zone 30', le aree di un centro urbano in cui vige il limite di velocità di 30 km/h, ma non altrove: occorrono spazi, linee o corsie riservate. Sulla questione monopattini, come associazione stiamo lavorando alla creazione di una norma tecnica a livello europeo; dallo scorso gennaio in Italia sono equiparati alle biciclette, mentre abbiamo veicoli come monowheel, segway e hoverboard, non regolamentati. Si rischiano incidenti e non c'è risposta alla domanda: chi paga i risarcimenti? Abbiamo espresso precise perplessità, i ministeri dei Trasporti e dello Sviluppo Economico le conoscono bene». (riproduzione riservata)



Pietro Nigrelli

Ducati risponde a Yamaha e Ktm nel CicloGP della pedalata assistita

Da 499 euro a 6 mila e oltre per una e-bike. Con una scelta fra centinaia di soluzioni ed esemplari, pieghevoli o da viaggio, autonomie che in alcuni modelli tranquillamente rivalgono con quelle di ciclomotori o scooter a benzina. Un ventaglio di produttori nel quale è arrivata anche Ikea, con la sua Folkväng, bicicletta elettrica dal nome impronunciabile, per ora venduta solo sul mercato austriaco, ma che pure in Italia fra non molto si potrà portare a casa già bella e montata, rompendo la tradizione dei pezzi in scatola di una libreria Billy o di un divano Ektor corredati delle istruzioni per l'assemblaggio.

L'Italia pedala per lasciarsi alle spalle il coronavirus con il «bonus bicicletta», grazie al quale probabilmente verrà superato il record di vendite sul mercato nazionale fissato lo scorso anno a 1.713.000 esemplari, +7%, di cui 195mila a pedalata assistita. Sono le e-bike il vero fenomeno, la cui

produzione italiana nell'ultimo anno è più che raddoppiata: +109%, 213 mila esemplari contro i 102 mila del 2018), di cui 90 mila esportati, secondo i dati Ancma.

Chi per qualche tempo fosse rimasto distratto, a leggere le sigle che popolano oggi il settore non crederebbe che si stia parlando di biciclette: Ducati, Yamaha, Kawasaki, Ktm, Piaggio, Benelli, Fantic, Italjet, Malaguti. C'è addirittura Polini, specialista in motori termici e componentistica per l'elaborazione, che adesso realizza gruppi propulsori per le e-bike.

Tutte aziende affermate e pienamente attive nel motociclismo tradizionale, a parte un paio di eccezioni, che ormai competono ad armi pari con i marchi internazionali top delle due ruote a pedali: Cannondale, Scott, Specialized, Brompton, accanto alle quali sfilano i più blasonati marchi della tradizione italiana come Atala, Bianchi, Lombardo, Legnano, Pinarello, Schiano,

fino alla Bottecchia che ha acquisito il glorioso marchio Graziella, già Carnielli. Tutti con le loro e-bike in listino. Poi la sfilza dei nuovi: a partire da quella Thok nata ad Alba, provincia di Cuneo, che accanto al suo catalogo delizia degli specialisti, s'è gemellata con Ducati per una e-scrambler a pedali. Un'operazione di marketing e passione che ha per regista Livio Suppo, l'uomo che portò le rosse di Borgo Panigale in MotoGP e che da tre anni a questa parte ha abbandonato i circuiti e sposato le e-bike. E storie di ritorni dalle subforniture orientali ai distretti industriali di casa nostra, come quella di Five (Fabbrica Italiana Veicoli Elettrici), che ha in portafoglio vari marchi fra cui Italwin leader della produzione nazionale, che da due anni ha lasciato la Cina ed è tornata a fare bici in Italia, nel Bolognese, al centro di un'area dove sono insediati numerosi subfornitori e aziende di componentistica: una scelta di qualità e di controllo della

produzione, per tenere alti gli standard di prodotto e potersi confrontare su un mercato particolarmente competitivo come quello europeo.

Le possibilità di scelta, con relativi prezzi, sono ormai vastissime. Dalla più economica Nilox, che si porta a casa con 499 euro, agli oltre 6 mila occorrenti per una Haibike XDuro Adventr (cifra che può ulteriormente salire se si va nelle varianti ultrasportive), le e-bike presentano ormai possibilità estremamente variegata di scelta. Più selettivo e, soprattutto, più prudente a causa della regolamentazione ancora suscettibile di affinamenti, è il mercato dei monopattini e degli altri veicoli individuali a due ruote: condizione che mette ancora oggi in pole position il noleggio, con numerose opportunità di scelta (tre gli operatori principali che operano su Milano), anch'esse ora agevolative con il «bonus mobilità» del Decreto Rilancio. (riproduzione riservata)

La e-MTB T-tronik Sport di Bianchi



A destra, la nuova MIG di Thok



L'urban Bike Trail Ultra di Italwin



TROVI, PRENOTI E PARTI

PIÙ DI 2000 SCOOTER ELETTRICI
IN SHARING A MILANO E ROMA
IN UN'UNICA APP



SCOPRI IL
SERVIZIO



Cityscoot

ISCRIVITI CON IL CODICE:

RIPARTI*

* 30 MINUTI GRATUITI, scadenza codice 31/12/2020