

Velocipedi Turistici: ecologici e di supporto

Parliamo dei riscìò, i velocipedi a tre ruote a propulsione a mezzo pedali e/o a pedalata assistita dotati di un motore elettrico ausiliario che potrebbero finalmente essere legalizzati anche in Italia mentre in altre città del mondo già circolano liberamente e rappresentano un 'costume' ed un'attrattiva negli spostamenti nei centri città. Bloccati dalla burocrazia e considerati irregolari, ora potrebbero essere legalizzati

di Fabio Rosati > f.rosati@centrostudimobilita.it

L'idea di un servizio di mobilità sostenibile per il trasporto dei cittadini e dei turisti nelle diverse città realizzato da dei riscìò a pedalata assistita elettricamente come i VeloLeo, rappresenterebbe una spinta verso una ciclabilità che sempre più si va diffondendo sulle vie cittadine.

L'Italia non è ancora un Paese bike-friendly, ma ci sono sicuramente molti più ciclisti di un tempo, molte più persone che comprano una bicicletta e la usano per gli spostamenti quotidiani, in parte per la crisi, ma in parte anche per un cambiamento di mentalità. C'è bisogno di politiche concrete quali una legge quadro per sostenere la mobilità ciclistica, ma c'è bisogno di tante politiche diverse, di un'attenzione che riguarda la sicurezza, di educazione nelle scuole, di promozione di questo mezzo non solo per il tempo libero ma nella quotidianità delle persone e di chi va a lavorare. E' giunto il momento di riconoscere, ad ogni livello politico e amministrativo, la mobilità ciclistica non solo come parte integrante della moderna mobilità quotidiana ma come soluzione efficace e a impatto zero per gli spostamenti cittadini personali su mezzo privato.

E nell'ottica appena descritta, il riscìò rappresenterebbe un modo diverso per trasportare anche dei passeggeri in modo particolare nelle zone a traffico limitato dove questi mezzi, spesso colorati, potrebbero diventare un modo alternativo per spostarsi.

Ne abbiamo parlato con il Dott. Gianluigi Barone, Amministratore Unico della società Ri-Show che commercializza i VeloLeo, che ci ha infatti comunicato che il loro Gruppo è molto ottimista, alla luce delle recenti decisioni che vedono, fra le mille pieghe del decreto 'Destinazione Italia', la liberalizzazione dei riscìò per trasportare anche i passeggeri. La Camera dei Deputati ha approvato infatti l'emendamento che autorizza i VeloLeo a svolgere il servizio di trasporto delle persone ed ora sperano che anche il Senato dia parere positivo. D'altra parte c'è una grande sensibilizzazione da parte degli addetti ai lavori a intravedere nella bicicletta non solo un diverso modo di muoversi nelle città, ma anche uno strumento di lavoro, di trasporto di persone



e merci come sottolineato da movimenti nati proprio per smuovere le coscienze delle persone, in primis la FIAB (Federazione Amici della Bicicletta) attraverso la Presidente Giulietta Pagliaccio.

Ma nella pratica, cosa cambierebbe?

In attesa che l'emendamento passi al Senato, la società si è mossa e ha chiesto al Comune di Milano di poter avviare un periodo sperimentale che parta il prima possibile e che duri fino alla conclusione di Expo. Questo significa vedere i VeloLeo in centro a Milano, i cui pedalatori, a fronte di un compenso (a tempo, a chilometro, a tour, come verrà definito) offrono passaggi ai turisti e guadagnano dei soldi. Sarebbe un'opportunità che potrebbe dare lavoro a decine di giovani.

I tassisti non potrebbero fare delle rimozioni, visto anche il successo dei vari car-sharing e app a supporto?

Absolutamente no. Prima di tutto il riscìò è essenzialmente un servizio di piazza turistico, come ci è stato consigliato dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e non come servizio taxi, né tantomeno di NCC perché chi prende i nostri VeloLeo non prenderebbe mai né un taxi, né una macchina a noleggio. Noi circoliamo dove può circolare una bicicletta e quindi facciamo strade abbastanza diverse, non utilizzeremo mai le corsie preferenziali e non possiamo portare certamente le

persone a Linate o a Malpensa, o persone che hanno fretta di spostarsi di un punto a un altro della città.

E per Expo 2015 state preparando qualcosa?

Expo 2015 utilizza già i nostri VeloLeo per fare delle campagne promozionali, questo grazie alla comprensione delle peculiarità dei nostri veicoli ecologici, simpatici, moderni e in linea con le tematiche stesse di Expo. A questo punto cercheremo di essere sempre più attivi e propositivi. Oltretutto i VeloLeo (o Velotaxi come sono chiamati all'estero) oltre a circolare in più di 120 metropoli nel mondo, in qualche caso sono stati dichiarati veicoli ufficiali di precedenti Expo. Ed è proprio per i turisti che verranno in Italia per i 6 mesi di Expo che stiamo studiando percorsi 'ad hoc' da proporre ai tour operator e alle agenzie di incoming e a Expo stessa grazie alla società Explora.

E sulle altre città italiane vi state muovendo?

A Firenze abbiamo da anni rapporti con la Pedicab Firenze con la quale collaboriamo e lo stesso discorso vale a Bari con la Veloservice e a Roma con la Blow Up. E' chiaro che cercheremo dei partner in altre città. Anzi, riceviamo molte telefonate da persone e società che vorrebbero offrire il servizio VeloLeo, ma la burocrazia ha impedito ad oggi il diffondersi: se la liberalizzazione ci sarà, le molte piccole imprese giovanili specialmente nell'ambito turistico, potranno portare in giro per le nostre città i turisti stranieri in modo silenzioso, non inquinante e dando la possibilità di fare un lavoro divertente e all'aria aperta. E' un modo di circolare ecologico che rappresenterebbe anche un ritorno al passato quando in città come Roma o Milano non era strano imbattersi nei ciclo-taxi d'antan.

Quali sono le caratteristiche dei vostri partners?

Come abbiamo già chiesto alle Istituzioni, sarebbe opportuno che chi volesse avviare un servizio riscio nelle proprie città avesse delle caratteristiche abbastanza standard, altrimenti si correrebbe il rischio di avere un pout pourri di veicoli che creerebbero solo confusione e approssimazione del servizio. Pertanto chi vuole entrare nella tipologia del servizio, dovrà iscriversi alla Camera di Commercio, acquistare un determinato tipo

di veicoli, avere un garage per il ricovero notturno e per ricaricare le batterie per la pedalata assistita. I Comuni poi dovrebbero regolamentare un numero limite massimo sostenibile di veicoli sia per il trasporto di persone che di merci, per motivo di ordine pubblico, di spazio e di decoro urbano.

E per quanto riguarda i pedalatori?

Ragazze e ragazzi maggiorenni dotati di patente A o B e con certificato medico sportivo.

I VeloLeo sono anche dei veicoli per campagne pubblicitarie ed eventi?

Certamente sì e aggiungo che una delle condizioni sine qua non è che i VeloLeo devono essere ricoperti con pellicole adesive con i marchi, loghi e immagini pubblicitarie che rappresenta l'unica fonte di guadagno della Ri-Show, perché tutto il guadagno dei pedalatori resta di loro competenza. Da un punto di vista pubblicitario i VeloLeo sono degli strumenti eccezionali; sono impattanti, hanno un design particolarmente moderno e affascinante e possono girare dove altri veicoli non possono e quindi sono in grado di portare campagne pubblicitarie nei centri storici, nelle ZTL, nei parchi giardini.

Inoltre stiamo proponendo i VeloLeo anche come veicoli per matrimoni oltre alla possibilità per privati e aziende, di regalare un buono per tour turistici o shopping. Con gli alberghi intanto è partito un servizio turistico diretto ai loro ospiti.

Possiamo sicuramente affermare che dopo ben otto anni di battaglia per riuscire nell'intento di fornire un servizio che in altri paesi viene erogato da oltre vent'anni, siamo in dirittura d'arrivo. A breve la società renderà operativo il nuovo sito www.veloleo.it dedicato al B2C e quindi a chi vorrà noleggiare un VeloLeo per girare il centro della città o le vie dello shopping; mentre è già operativo il sito www.ri-show.it dedicato agli utenti pubblicitari, agenzie di pubblicità, eventi e pr. A questo punto speriamo che i giovani dotati di affidabilità, dedizione, disponibilità e cordialità nonché di un pò di iniziativa personale vogliano cimentarsi imitando anche i loro colleghi tedeschi e/o olandesi nell'iniziativa e naturalmente attendiamo la chiusura burocratica per l'avvio.....



Fabio Rosati nasce a Brescia, classe 1960, laurea in Economia e Commercio alla Sapienza di Roma, master al New York Institute of Finance e laureando in Ingegneria dei Trasporti. Dopo la carriera industriale che lo ha portato sino alla Direzione Generale, decide di impegnarsi in qualità di consulente, si dedica alla docenza universitaria – è docente presso l'Università degli Studi Guglielmo

Marconi di Roma – e crea il Centro Studi Mobilità di cui è Amministratore Unico, occupandosi di mobilità sostenibile e impegnandosi nella gestione e ottimizzazione di piattaforme di infomobilità per vari clienti, nonché supportando alcuni Comuni Italiani nell'ottimizzazione delle problematiche di TPL e di gestione semaforica. Si occupa dello sviluppo del sistema di rete di ricarica per i veicoli elettrici, promuove lo sviluppo di progetti di piste ciclabili, l'ottimizzazione del car sharing e quanto attiene alla mobilità in tutte le sue forme.