

OSSERVAZIONE 1

Abbiamo una prima domanda con una risposta forse non troppo ovvia:

Se il vice sindaco e assessore all'Urbanistica della Città di San Donato Milanese, Sig. Ginelli Gianfranco, abitasse a Paulo, come si recherebbe quotidianamente sul posto di lavoro ?

OSSERVAZIONE 2

Come ben noto, il giorno 23 gennaio 2020, presso la struttura cittadina denominata Cascina Roma (come visivamente spiegato da locandina sotto riportata), è stato presentato alla cittadinanza sandonatese il Biciplan della Città di San Donato Milanese.



È stato questo l'atto finale di un percorso iniziato nel settembre 2018, sempre in Cascina Roma.

Questa nostra comunicazione è orientata alla partecipazione e al processo di miglioramento dello stesso attraverso lo sfruttamento della modalità di invio di osservazioni entro tempistiche di legge alla pubblicazione definitiva e successivamente all'ufficiale attuazione del Biciplan stesso.

Il sedime stradale di un comune / di una città è notoriamente un campo di dominio e di sfida tra le auto / mezzi motorizzati a guida privata (l'aspetto assai noto del car-sharing non sarà qui preso in considerazione) e la mobilità leggera (biciclette, monopattini ?).

Tale sfida, almeno per ciò che concerne il nostro paese, è una sfida sicuramente impari e non serve nemmeno sottolineare chi stravinca il confronto. Ciò detto, ricollegandosi con l'oggetto e l'incipit di questa mail, Noi di Bicipolitana Network / NOI vogliamo osservare e far notare che le misure messe in campo e citate dal Biciplan di San Donato Milanese mancano totalmente di un intervento sia concettuale che tecnico / materiale, vale a dire il puntare a introdurre nella mobilità sandonatese un mezzo di trasporto che potrebbe davvero far deflagrare un modo diverso e per Noi italiani inusuale di spostarsi, di lavorare, di vivere.

Stiamo parlando della / delle CargoBike.

Ma cosa è esattamente una CargoBike ? Ecco la definizione di Wikipedia: Le **Cargo bike** (in italiano *bici da trasporto*) sono delle biciclette progettate e costruite specificatamente per trasportare carichi. Le cargo Bike sono utilizzate nei più svariati ambiti, dal trasporto di pacchi e lettere, alla vendita ambulante, da piccole attività commerciali, al trasporto di persone e così via.

Questa tipologia di bicicletta può essere azionata dalla sola forza muscolare o essere a [pedalata assistita](#). Le cargo Bike possono avere le più variegiate forme e dimensioni, avere due o tre ruote e possono variare in base alla posizione del piano di trasporto.

A questo punto, per vedere attuati cambiamenti reali, virtuosi e lungimiranti, **Noi di Bicipolitana Network chiediamo che vi sia un piano d'azione straordinario che agevoli l'acquisto e l'utilizzo di questo mezzo di trasporto da parte della cittadinanza sandonatese.**

In tale ottica, auspichiamo innanzitutto 2 cose precipue: una campagna di educazione al trasporto e di marketing che vada a incidere sull'ormai consolidato credo degli automobilisti italiani che certe azioni (ci riferiamo in particolar modo alla spesa del sabato o il trasporto dei figli) si possano compiere solo utilizzando il mezzo motorizzato & altresì l'introduzione di **finanziamenti ad hoc da parte del Comune per incentivare l'acquisto delle stesse** da parte sia di privati cittadini che di imprese e negozi ubicati sul territorio sandonatese.

Le **CargoBike** rappresentano una categoria di **biciclette** molto **particolari**. Apprezzate e ampiamente diffuse in Olanda, le cargobike tecnicamente sono delle **bici da carico** munite

generalmente di cesto o cassone per trasportare oggetti molto pesanti e ingombranti. Grazie alla loro ampia **utilità** e **praticità**, possono essere utilizzate per **fare la spesa**, per **trasportare** persone **disabili** con la sedia a rotelle, portare i **bambini** o i propri animali. Negli ultimi tempi, grazie alla **facilità di utilizzo**, le cargo bike si stanno affermando sempre più anche come biciclette pubblicitarie e vengono impiegate come mezzi di comunicazione.

Solitamente, nelle CargoBike le ruote anteriori sono da moto con pneumatici molto grossi e robusti, il Cambio a 8 rapporti lo rende morbidissimo nella pedalata, nonostante il carico. I freni anteriori sono a disco e normalmente la sua portata è circa di 240 Kg e la misura del pianale è di circa 83 cm di larghezza e di 119 cm di lunghezza.

Eliminare sul territorio tutte le barriere architettoniche che impediscono alle cargobike di poter circolare senza penalizzazioni infrastrutturali.

Laddove è impossibile realizzare piste ciclabili separate dalla normale strada, istituire zone 30.

Ricordiamo qui che mediamente una CargoBike può costare da un minimo di 1200 euro e via via salire a seconda del modello.

Infine vogliamo introdurre e trattare la tematica della micromobilità elettrica, attraverso la richiesta di iniziare una riflessione seria e concreta circa le :

(Nuove disposizioni in materia di **monopattini elettrici** e integrazione delle disposizioni sulla micromobilità elettrica – in vigore dal 1° marzo 2020 - Decreto TONINELLI)

Il primo **marzo 2020**, con la legge di conversione del **decreto legge Milleproroghe**, sono entrate in vigore le **nuove regole sulla circolazione dei monopattini elettrici**.

Oggi il monopattino può essere usato in tutto il territorio nazionale, è equiparato ai velocipedi e alle biciclette, può circolare sulle strade urbane che prevedono un limite di 50 km orari e sulle piste ciclabili.

La "consacrazione" definitiva dei monopattini elettrici, se ce ne fosse stato bisogno, è arrivata dall'[Istat, che ha inserito questo innovativo prodotto nel suo paniere 2020](#).

Il decreto che fissa le regole per la circolazione di questi mezzi, firmato dall'allora ministro dei Trasporti **Danilo Toninelli**, è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale **venerdì 12 luglio 2019** ed è entrato in vigore **sabato 27 luglio**.

Nei fatti, già da diversi mesi in alcune città, Milano in testa, **circolavano liberamente i vari micro-veicoli**. Il decreto ha rappresentato il fischio di inizio ufficiale per i Comuni.

Il **Codice della Strada** presentava lacune in materia e di fatto finiva per penalizzarne o proibire l'uso dei veicoli della micromobilità, perciò si sono rese necessarie **nuove regole**. Come spesso succede nel mondo dell'innovazione, la necessità di stabilire una normativa *ad hoc* è arrivata a posteriori, dopo l'emersione del fenomeno. Comunque è arrivata. Le norme sulla micromobilità elettrica sono state **previste dalla Legge di Bilancio 2019**, dopodiché il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT) ha redatto una bozza di **decreto attuativo**, che ha condiviso con varie istituzioni, al fine di ricevere osservazioni utili prima della pubblicazione definitiva in **Gazzetta Ufficiale**.

Pubblicazione avvenuta il 12 luglio 2019. Il decreto a firma di Toninelli concede ai Comuni la possibilità di **avviare le sperimentazioni di monopattini elettrici, segway, monowheel e hoverboard nelle città**. Prevede [il via libera dei test su strada esclusivamente in ambito urbano e nel rispetto di determinate condizioni](#), alcune delle quali hanno già ricevuto critiche da più parti. Per esempio, per i minori che si spostano in monopattino è **obbligatorio avere la patente AM (quella per il motorino)** e i Comuni sono obbligati a collocare nuova segnaletica per indicare le strade dove si può circolare con questi mezzi. Ma vediamo l'iter del provvedimento e quali sono le nuove regole.

Proprio perché i monopattini elettrici sono un'innovazione recente, il Codice della Strada italiano, emanato nel 1992 (quindi ormai 27 anni fa), non li prevedeva. Tuttavia, all'articolo 190 ci sono disposizioni che regolamentano il **comportamento dei pedoni**. Al comma 8 è sancito che **la circolazione per mezzo di tavole, pattini o acceleratori di andatura è vietata sulla carreggiata**. Anche al comma 9 esiste un riferimento agli acceleratori di andatura: è vietato spostarsi con tavole, pattini o acceleratori di andatura sugli spazi riservati ai pedoni (marciapiedi e zone pedonali). Come si vede, non c'è un preciso riferimento ai monopattini elettrici (o agli hoverboard e simili) nel Codice della Strada, ma, da quello che si evince anche da successive disposizioni legislative, i monopattini elettrici con velocità massima inferiore ai 6 Km/h possono essere assimilati agli acceleratori di andatura. Quindi di fatto ne sarebbe vietato l'uso sulla carreggiata. Il governo giallo-verde è intervenuto proprio per aggiornare questa normativa.

Il MIT (Ministero delle infrastrutture e dei trasporti) ha fatto un attento lavoro sul testo del decreto attuativo, accogliendo anche diverse richieste pervenute dall'Anci. Si auspica, dunque, un rapido iter di condivisione da parte delle altre istituzioni, così da fare tutti insieme un nuovo importante passo in avanti verso una mobilità veramente green che consentirà di offrire nuovi mezzi di trasporto nell'ottica dell'intermodalità a zero emissioni. Come stabilito dalla legge di Bilancio, **saranno i sindaci a delimitare le aree in cui avviare la sperimentazione e disciplinare le modalità di utilizzo dei mezzi**.

(in tal senso, il nostro Sindaco cosa ha deciso a riguardo ? Anche riguardo alla cartellonistica da posizionare in città, per esempio)

La sperimentazione dei veicoli di micromobilità, che potrà prendere avvio una volta che i Comuni avranno deliberato, permetterà la circolazione in città di questi mezzi non previsti dal Codice e dunque finora vietati. Si stabilisce che monopattini elettrici, hoverboard, segway e monowheel potranno circolare in ambito urbano, previa delibera comunale, su aree pedonali, percorsi pedonali e ciclabili, piste ciclabili in sede propria e su corsia riservata, zone a 30 Km/h e strade con limite di velocità di 30 km/h. La sperimentazione, che dovrà essere chiesta dalle singole città entro un anno dall'entrata in vigore del regolamento del Mit, potrà durare minimo un anno e massimo due anni.

Servirà un'apposita **delibera di Giunta comunale per approvare il piano della sperimentazione** della micromobilità elettrica, andando a regolamentarne oltre che la circolazione anche la sosta. **I Comuni dovranno anche installare nuova segnaletica per indicare le strade** dove si può circolare con monopattini o altro. Particolare attenzione i comuni dovranno porre in caso di istituzione di servizi a noleggio dei dispositivi in condivisione, con obbligo di copertura assicurativa per l'espletamento del servizio stesso. **La sperimentazione potrà essere autorizzata entro 12 mesi dalla data di entrata in vigore del decreto**, e non potrà avere una durata superiore ai 24 mesi dalla predetta data, con un minimo di 12 mesi. I comuni dovranno comunicare al MIT la volontà di accedere alla sperimentazione entro 30 giorni dall'adozione dei provvedimenti, ed entro tre mesi dal termine della sperimentazione andrà inviata una relazione sui risultati conseguiti.

A dicembre 2019 un emendamento alla legge di bilancio proposto dal senatore di Italia Viva **Eugenio Comincini** ha stabilito [l'equiparazione dei monopattini elettrici alle biciclette](#). L'emendamento prevede che i monopattini conformi ai **limiti di potenza e velocità (potenza motore 500 w e velocità max 20 km/h)** indicati nel decreto del MIT del 4 giugno 2019 siano equiparati ai **velocipedi**, regolati dal precedente decreto legislativo del 30 aprile 1992. Ai Comuni verrà quindi data la **possibilità di far circolare i monopattini in sharing più semplicemente**, così come ai cittadini verrà data facoltà di utilizzare sia i propri mezzi sia di affidarsi ai servizi messi a disposizione dagli operatori del settore senza rischiare di incorrere in sanzioni. Grazie al nuovo impegno preso dal governo, infatti, questi mezzi potranno circolare su strada come fossero biciclette ed **essere quindi inseriti nel Codice della strada**.

Nell'**articolo 33 bis** del decreto Milleproroghe approvato dal Senato all'inizio del 2020 (qui [il testo integrale del decreto](#)) sono contenute [le nuove regole sulla micromobilità](#).

- Oggi il monopattino può essere usato in tutto il territorio nazionale
- È equiparato ai velocipedi e alle biciclette
- Le nuove regole prevedono che i monopattini elettrici possano circolare sulle strade urbane che prevedono un limite di 50 km orari e sulle piste ciclabili parallele alle strade extra urbane.
- I monopattini elettrici devono avere 500 watt di potenza massima.
- Per quanto riguarda la velocità, si può procedere ad un massimo a 20 km orari dove sono previsti i 50 km orari, nelle ciclabili non si possono invece superare i 6 km orari.
- Possono guidare i monopattini elettrici solo le persone sopra i 14 anni di età
- Il casco è obbligatorio per tutti i minorenni
- Le luci sono obbligatorie davanti e dietro
- Le multe si equiparano a quelle destinate a chi viola il codice della strada quando è in bicicletta.

I monopattini elettrici nel paniere Istat

Le [Automobili elettriche e ibride elettriche, e il Monopattino elettrico](#), hanno fatto il loro ingresso nel paniere **Istat 2020**. L'aggiornamento dei beni e servizi compresi nel paniere tiene conto delle **novità emerse nelle abitudini di spesa delle famiglie**, dell'**evoluzione di norme e classificazioni** e, in alcuni casi, arricchisce la gamma dei prodotti che rappresentano **consumi consolidati**. I monopattini elettrici sono dunque tra le new entry del paniere, insieme ad alcuni altri prodotti e servizi quali il **Sushi take away** e la **Consegna pasti a domicilio**.

Monopattini elettrici a Milano e la sospensione dopo un incidente

Da sabato 27 luglio Milano ha avviato la sperimentazione. Ma, dopo un incidente, e l'apertura di un fascicolo in Procura, [il 14 agosto il Comune ha intimato alle aziende di sharing di ritirare i monopattini elettrici dal mercato in attesa di ulteriori provvedimenti](#). Fino a quel momento **aveva dato via libera alla circolazione dei veicoli ma non aveva autorizzato le società che si occupano del loro noleggio in condivisione**. [Il 23 agosto l'amministrazione comunale ha riunito intorno a un tavolo gli operatori del settore](#). Sono stati discussi i temi principali (condivisione delle linee guide, definizione di parametri, focus sulla necessità di combinare sicurezza e servizio al cittadino...) in vista dell'emanazione dell'avviso pubblico per manifestazioni di interesse per le società che vogliono attivare a Milano servizi di condivisione di monopattini, segway, hoverboard, skateboard e monoruote. Tuttavia al tavolo non **erano presenti solo le aziende di monopattini elettrici, ma anche altri operatori di micromobilità condivisa (car sharing, moto sharing ecc.)**. Questo perché l'assessore alla Mobilità del Comune di Milano, **Marco Granelli**, punta a **un'integrazione tra i vari mezzi in condivisione**, con l'obiettivo finale di invitare le persone a lasciare i propri veicoli a casa e quindi contribuire a una città più ecologica e smart.

Milano: tre bandi per la sharing mobility

Alle parole di Granelli sono seguiti i fatti: da martedì **29 ottobre** le società o i soggetti che gestiscono flotte di veicoli quali **monopattini elettrici**, ma anche **scooter elettrici e biciclette a flusso**

libero, hanno potuto presentare le proprie **manifestazioni di interesse**, ovvero candidarsi per essere scelte dal Comune per operare sul territorio.

Milano: tre vincitori e un ricorso al Tar

Sono stati emessi tre bandi – e non uno – proprio in quella ottica di integrazione dei mezzi in condivisione di cui parlava Granelli. Vincitori del bando per la circolazione dei monopattini elettrici sono stati **Bit, Wind Mobility e Helbiz**. La decisione è stata annunciata a **dicembre 2019**. Le tre società si sono impegnate, entro sessanta giorni, a mettere in strada al massimo **500-700 monopattini a testa, per un totale massimo di 2.250 mezzi in città**. Ma **Lime**, che era stata esclusa, **ha presentato ricorso al Tar**, bloccando di nuovo, di fatto, l'avvio del servizio.

Milano: le regole per la circolazione dei micro-veicoli

La circolazione dei micro veicoli di mobilità elettrica a Milano viene consentita **nelle aree pedonali purché la velocità del mezzo non superi i 6 chilometri orari, su piste e percorsi ciclabili e ciclopedonali e nelle Zone 30 con il limite di velocità di 20 chilometri orari**. Vietate le strade con la pavimentazione in sassi di fiume e le corsie preferenziali, anche in Zone 30. Il decreto prevede che i dispositivi siano dotati di limitatore di velocità.

Altre restrizioni riguardano le **strade dove siano presenti le rotaie dei tram, a meno che esse non si trovino in una sede stradale separata, nelle aree di parcheggio a fondo cieco, nelle gallerie pedonali**. Per questi motivi vigeranno divieti specifici in alcuni tratti delle seguenti strade: via Case Rotte, corso Di Porta Vittoria, via Orefici, via Disciplini, Gattamelata, largo Raffaele Mattioli, viale Duilio, via Campo Lodigiano, via Cordusio, via Porlezza, largo Maria Callas, via Dante, via Larga, via Melone, via Del Carmine, via e vicolo Ciovassino via Olmetto, via San Smpliciano, vicolo San Giovanni Sul Muro, via Carlo Ottavio Cornaggia, via Ripa Di Porta Ticinese (area stradale), via Giuseppe Mazzini, via Gaetano Giardino, via Spadari, via Victor Hugo, via Cesare Cantù, via Armorari, via Broletto, via Tommaso Grossi, via Santa Margherita, piazza Della Scala (fronte Teatro alla Scala), via San Giovanni sul Muro, via dell'Orso, via Arco, via Santa Maria delle Grazie. Per il momento i monopattini elettrici possono circolare sulle strade pedonali mentre per le piste e corsie ciclabili e ciclopedonali e nelle Zone 30 bisognerà attendere la posa della segnaletica, come previsto dal decreto ministeriale. I cartelli stradali dedicati alla micromobilità elettrica previsti sono duecento.

“I monopattini e gli altri micromezzi elettrici, al pari delle biciclette, contribuiscono a migliorare la qualità della mobilità urbana, a patto però che vengano presi sul serio da chi li usa”, ha dichiarato l'assessore alla Mobilità del capoluogo lombardo **Marco Granelli**. Che ha poi messo in guardia: **“Non sono giocattoli e la strada non è una giostra**, per questo siamo stati chiari nel definire gli ambiti dove possono circolare al fine di garantire la sicurezza di tutti”.

E A SAN DONATO MILANESE INVECE ? COSA ACCADE ORA E COSA IN FUTURO ?