

Bici Days



Sostenibilità a Motodays 2016: la bicicletta protagonista al padiglione Bike&Fun. Da quelle pieghevoli alla moda delle "fat bike", dai modelli di lusso a quelli... all'idrogeno. Poche ma buone le moto elettriche; vecchi e nuovi servizi di mobilità condivisa; la novità della conversione elettrica di vecchie auto "euro zero".

Nello scorso fine settimana la Fiera di Roma

ha ospitato l'

ottava edizione di Motodays, principale fiera del centro-sud dedicata al mercato delle moto e degli scooter. Quest'anno uno dei cinque padiglioni aperti al pubblico è stato in buona parte riservato alla mobilità sostenibile in generale, ciclabile in particolare, nelle sue diverse forme. Tra i 400 espositori della fiera, una ventina erano infatti ospitati nell'area "

Bike&Fun" del padiglione 3: associazioni sportive come Federciclismo, enti pubblici come Roma Servizi per la Mobilità, imprese e concessionari di veicoli elettrici, e società di servizi operanti nel settore delle energie rinnovabili che hanno offerto **una panoramica dei prodotti a emissioni zero disponibili sul mercato.**

Il tempo delle bici

La bicicletta elettrica a pedalata assistita è stata la protagonista quasi incontrastata di questa esposizione, dando l'impressione di essere, al momento, il tipo di veicolo "pulito" che più ha fatto breccia nel mercato della mobilità. Rispetto allo scorso anno si sono viste

molte varianti di modelli elettrici pieghevoli, una soluzione comoda e adatta a quel tipo di mobilità urbana integrata (auto+bici, treno/metro/bus+bici), che si propone come soluzione ottimale al traffico e all'inquinamento nelle grandi città. La

FIAT stessa ci ha pensato, con alcuni modelli pieghevoli marchiati e nominati come la sua auto di punta del momento:

500. Portate in fiera da

TGS Energia, le mini bici 500 sono in alluminio e acciaio, concepite per essere riposte in un borsone da lasciare nel bagagliaio dell'auto e tirate fuori per accedere a centri storici e aree a traffico limitato.

L'impressione generale è che l'imprenditoria italiana e il mercato potenziale dei cittadini, stanchi di passare la vita in coda e respirare veleni, siano più pronti delle istituzioni a puntare sulla mobilità ciclabile. Alla cronica mancanza di incentivi, servizi e infrastrutture per la ciclabilità, urbana e non, corrisponde infatti una vitalità produttiva e progettuale ben rappresentata in questa occasione. L'azienda napoletana

Bad Bike ha presentato una quindicina di modelli diversi di bici elettriche, soprattutto del genere "fat bike", le biciclette a ruote larghe, a loro agio su tutti i terreni. Spiccavano i modelli **"Bad", la prima fat bike elettrica e pieghevole**, e soprattutto

l'accattivante sidecar "Beach", adatto a trasportare nel carrozino laterale un bambino o un cagnolino. A Roma, nel quartiere di Monteverde, opera da anni un negoziante che da qualche tempo si è specializzato nel

trasformare le biciclette tradizionali in modelli a propulsione elettrica, tramite diversi kit di conversione. Il marchio è

MicroBike e in questa occasione ha esposto anche

un sorprendente modello a idrogeno! Si tratta di dotare la bici di un normale motore elettrico che assiste la pedalata; l'alimentazione delle batterie è però fornita da un piccolo serbatoio di idrogeno, alloggiato come una borraccia sul telaio, sotto la sella. Da segnalare anche la presenza di numerosi nuovi modelli di biciclette elettriche di marchi affermati, come l'italiana

Italmoto o la tedesca

Polaris, molti dei quali rientranti nella categoria fat bike.

Vale la pena sottolineare questo fenomeno

che si sta diffondendo sulle ciclabili di tutto il mondo. Nate come bici adattate a terreni accidentati (neve, fango, sassi) ultimamente quelle accessoriate con motorizzazione elettrica si sono affermate, soprattutto negli USA, come alternativa al motocross, soprattutto dove le nuove leggi più restrittive, a tutela dell'ambiente, vietano il passaggio ai veicoli a benzina.

Da "attrezzo" sportivo le bici a ruote larghe stanno però diventando una moda, una tendenza, con tutte le implicazioni del caso: hanno prezzi più elevati rispetto alle normali biciclette elettriche, ma soprattutto il peso superiore impone batterie più potenti. In effetti, da un certo punto di vista, suscita perplessità il ricorrere a un eccesso di potenza per muovere un mezzo più complesso e pesante del necessario: una soluzione che va contro il concetto stesso di "sostenibilità" e risparmio energetico. Bisogna però valutare che questi veicoli si pongono in alternativa agli scooter e alle motociclette endotermiche, alimentati da carburanti fossili. Il dibattito è comunque aperto, in un mercato in forte evoluzione.

Le (poche, ma buone) moto elettriche

Biciclette a parte,

si è sentita la mancanza di motocicli a trazione elettrica: una carenza globale del mercato a due ruote dove

i grandi produttori non sembrano ancora

credere nelle motorizzazioni pulite. Con due eccezioni. Lo stand ufficiale

BMW, dominato comunque dalle varie versioni del GS, la moto più venduta in Italia, ha riservato ancora uno spazio al

C - Evolution,

esempio unico di maxi scooter 100% elettrico di serie presente sul mercato. Il veicolo, che vanta un'autonomia di 100 km e ricarica le batterie agli ioni di litio in 2-3 ore, era anche a disposizione dei visitatori per dei test di guida gratuiti. Le uniche altre moto elettriche di serie viste a Roma sono state i tre modelli marchiati

Zero Motorcycles: due moto stradali e una fuoristrada prodotte dal costruttore californiano. Nello stato più avanzato del mondo in termini di mobilità elettrica, queste moto sono

in dotazione anche alla polizia stradale; qui in Italia sono distribuite da pochi concessionari, tra cui l'azienda romana

Energeko, che ha portato i tre modelli in fiera. Le Zero hanno

prestazioni e dotazioni del tutto simili alle meno evolute due ruote endotermiche: potenza, freni, abs, elettronica, velocità e sensazioni di guida, sono del tutto paragonabili; a loro vantaggio vanno la silenziosità, i costi di manutenzione, la durata di motore e batteria, e il risparmio sulla benzina, oltre ovviamente ai pregi ambientali.

A loro discapito pesa l'autonomia, dipendente da una rete ancora insufficiente di colonnine per la ricarica, poco presenti nel nostro paese. Va sottolineato però che ormai questi mezzi possono percorrere tra gli 80 e i 280 km con un "pieno" di elettroni, più che sufficiente a un utilizzo urbano medio e quotidiano. Un peccato, a parere di chi scrive, aver quasi "nascosto" quest'ottima moto tra gli stand dell'area Bike&Fun: posizionata in uno dei padiglioni principali avrebbe sicuramente attirato l'attenzione di molti più centauri (sono stati

contati 145.000 visitatori, nell'arco dei quattro giorni di fiera) convincendone probabilmente un buon numero a "convertirsi" all'elettrico. Oltre ai colossi fa piacere citare anche il "piccolo" scooter

ME Start Edition: un mezzo leggerissimo grazie al telaio in resina, dalle linee minimaliste; la velocità massima è di 45 kmh e promette un'autonomia di 80-90 km con una ricarica di 5 ore delle batterie estraibili. Un prodotto disegnato, progettato e costruito in Italia da un'azienda di Brescia.

Mobilità sostenibile in fiera

Tra le altre novità presentate a Motodays 2016 abbiamo preso nota di diverse start up, nuovi servizi ed interessanti evoluzioni di quelli esistenti.

Enjoy, il servizio di carsharing dell'ENI, presenta ormai da anni a Roma, Milano, Firenze e Torino, **ha presentato in fiera il primo scootersharing di Roma**. Seguendo l'esempio di quanto già fatto a Milano, Eni porterà anche nella capitale una flotta di scooter elettrici a tre ruote marchiati Piaggio. Il debutto del servizio dovrebbe avvenire entro l'estate; gli utenti del carsharing Enjoy saranno iscritti automaticamente anche a questo servizio: zone di copertura, tariffe e applicazione mobile del carsharing saranno valide anche per il bikesharing.

Qualche mese dopo, a fine estate, dovrebbe arrivare a Roma anche

Scuter, altro scootersharing a flusso libero (ovvero senza parcheggi obbligatori) sviluppato da una start up romana che ha progettato e realizzato

un prototipo di veicolo leggero, a tre ruote, guidabile senza casco perché dotato di sedile (non di sella) e tettuccio, alimentato da una batteria ricaricabile e asportabile. Una rete di garagisti convenzionati in città dovrebbe assicurare la ricarica dei mezzi senza impegnare gli utenti. Al momento i gestori stanno raccogliendo adesioni sul sito, in vista del debutto.

Per esaurire il tema della mobilità condivisa occorre citare la presenza dell'

Agenzia Roma Servizi per la Mobilità, l'ente pubblico che anni fa ha avviato

il primo carsharing della capitale. A Motodays l'agenzia, che gestisce il trasporto pubblico di Roma,

ha presentato i primi veicoli totalmente elettrici immessi nella flotta a disposizione degli abbonati al servizio.

Dulcis in fundo la start up

Newtron

ha esibito un vecchio modello di Fiat 500 restaurato e soprattutto "ibridato" con un motore elettrico supplementare. Il kit di conversione/ibridazione presentato, sfrutta un decreto legge del 2012 che consente di trasformare in mezzi non inquinanti veicoli con motori endotermici più vetusti.

Recuperare le auto storiche ormai destinate a invecchiare nei musei, nei garage o, nella peggiore delle ipotesi avviate alla discarica, donando loro nuovi motori puliti e silenziosi, potrebbe risultare una soluzione ideale da molti punti di vista: economico, ambientale, sostenibile e, perché no, estetico e sentimentale.

[Qui la galleria fotografica](#) dei mezzi a emissioni zero visti a Motodays 2016

Link:

<http://www.earthday.it/Citta-e-trasporti/Bici-Days>