

La polemica Non inquinano e non fanno rumore. «È un paradosso, nelle altre metropoli i velotaxi vanno a ruba»

In centro vietati anche i riscio'. «Lo dice la legge»



Come funziona

Il Veloleo è un riscio' a pedali con pedalata assistita grazie all'ausilio di una batteria elettrica. Non inquina né fa rumore. Piccolo e maneggevole, viene condotto da un driver che si remunera proponendo un passaggio a fronte di 5 euro ogni quarto d'ora o 2,5 euro il primo chilometro e un euro a seguire.

Passino la carrozza a cavallo e il sidecar (la motocarrozzeria di gran moda negli anni Cinquanta), ma il riscio' mai. Non inquina, non fa rumore, piace ai turisti, ha invaso Manhattan (che ne conta 500), è amato a Londra come a Parigi, a Berlino come ad Atene. Eppure il taxi a pedali, anche se in piena ecopass-epopea, è bandito sotto la Madonnina. «Un paradosso, proprio quando scatta una misura che vuole disincentivare il ricorso ai mezzi inquinanti», dice Gianluigi Barone, che con un amico ne ha importati una decina dalla Germania, dove i Velotaxi vanno letteralmente a ruba. Anche l'ultima risposta del settore Mobilità alla richiesta di autorizzazione è stata secca: volete fare servizio taxi?

Prendetevi una «motocarrozzeria, un natante o un veicolo a trazione animale». Non il riscio'. Lo precisa, gentile, in una lettera il dirigente del settore Mobilità e Trasporti, Domenico Schirone. Perché sarà pur ecologico e divertente, non disturberà la quiete pubblica, è equiparato a un velocipede ma «il Codice della Strada» proprio non ne ha previsto l'uso per il servizio pubblico.

E così, di fronte a norme sorde — in verità la legge del '92

Nel mondo

Solo a Manhattan se ne contano 500. È amato anche a Londra e Parigi

consente ai comuni di introdurre deroghe con specifici regolamenti ma Milano, come Roma, ha preferito far finta di nulla — restano fermi, destinati alla ruggine, i dieci velocipedi ribattezzati VeloLeo («perché la parola taxi creava qualche imbarazzo»), che di tanto in tanto vengono ridipinti e utilizzati come veicoli pubblicitari. «È il mio lavoro», aggiunge Barone che sognava di fare del velotaxi un nuovo mestiere, esportandolo in altre città. «Possono cir-

La legge

L'uso per servizio pubblico non è previsto dal «Codice della Strada»

colare come le biciclette, nelle aree a traffico limitato, in centro». Con costi competitivi, forse troppo, per gli utenti. Cinque euro per un quarto d'ora di trasporto, oppure due euro e mezzo per il primo chilometro, più uno a seguire, le tariffe in vigore nelle capitali europee. «Piace molto ai turisti, tanto che alcuni alberghi ora chiedono di poterli prenotare per i giri turistici». E pensare che l'iter della licenza — negata — per il VeloLeo è cominciato quando smog e traffico si combattevano con le domeniche ecologiche e le targhe alterne. Quando persino a Londra, la congestion charge di Ken il rosso era ancora lontana.

Paola D'Amico
pdamico@corriere.it