

Milano, sono la nuova moda i motorini a noleggio per girare la città

Uno dei fondatori di **MiMoto** spiega come funzionano le nuove **motociclette elettriche**, lanciate nello scorso ottobre

di Matteo Rolando – A inizio autunno di quest'anno furono le 4.000 nuove biciclette rosse Mobike e quelle gialle Ofo a farsi notare per le strade di Milano: un successo la nuova forma di bike sharing, grazie alla sua caratteristica principale, descritta con il termine inglese free-floating, ovvero la libertà di lasciare la bicicletta dove si vuole senza l'obbligo di ancorarla ad una rastrelliera come avveniva, ad esempio, per il noleggio Bikemi di Atm. Ma Milano viaggia sempre avanti: così da un mese a questa parte è partito anche il moto sharing, un servizio con caratteristiche analoghe per il noleggio di scooter elettrici che include casco, batteria carica e assicurazione. A poco meno di due mesi dal suo lancio, con l'arrivo di 100 motorini in città, *<lo scooter sharing si pone a metà strada tra il car sharing e il bike sharing, coniugando i vantaggi di entrambe le soluzioni di mobilità>*. Lo rivela uno dei fondatori, Vittorio Muratore, intervistato in esclusiva per Cosmopeople.

Come nasce MiMoto Sharing?

Il progetto è nato dall'idea di un team composto da me e i miei due soci e compagni d'avventura Alessandro Vincenti e Gianluca Iorio, anche noi studenti fuori sede a durante l'università. Analizzando quali sono state le nostre esigenze di mobilità e vivendo la trasformazione di Milano da questo punti di vista, abbiamo voluto creare qualcosa per la città che ci ha ospitato che potesse essere al tempo stesso utile e innovativo e a misura di cliente, quindi pensato sui bisogni

condivisi dalla maggior parte degli studenti, ma allo stesso tempo dedicato a tutti, residenti, pendolari e turisti. Il nostro obiettivo è stato fin dall'inizio fare un uso avanguardistico della tecnologia, integrandola con il rispetto dell'ambiente, per rendere la città più vivibile, sostenibile e car free.

Quali sono le differenze e quali le analogie con gli attuali servizi di bike sharing "free floating" operativi in città?

Due sono le caratteristiche principali di MiMoto che lo differenziano dagli altri servizi di sharing: è il primo servizio di scooter elettrico, a impatto zero e free floating, ossia non ha vincoli di stazioni di ricarica, quindi è più semplice da parcheggiare rispetto ad altri veicoli elettrici, purché venga rilasciato negli appositi parcheggi per i veicoli a due ruote. Inoltre, rispetto ai servizi di bike sharing – ovviamente a impatto zero – e alle auto elettriche, MiMoto ha un grande vantaggio: accorciare i tempi di percorrenza e permettere di muoversi nel traffico in maniera più agevole e veloce rispetto agli altri veicoli.

MiMoto ha iniziato a operare a Milano circa un mese fa e quindi è ancora in fase di "rodaggio": quanti utenti si sono registrati e quanti utilizzano abitualmente uno dei 100 ciclomotori disponibili?

Abbiamo lanciato il servizio in data 14 ottobre ed è ancora prematuro congelare qualsiasi tipo di considerazione su numeri e andamento. Detto questo, possiamo felicemente affermare che il primo mese di vita di MiMoto è andato oltre le nostre aspettative, sia in termini di utilizzo, sia in termini di percezione. Anche l'andamento delle registrazioni è positivo considerando il fatto che gli scooter per strada sono essi stessi un media di comunicazione molto efficace. I primi numeri, quindi, ci confermano l'esistenza di un bisogno e presenza di domanda da soddisfare e ci danno convinzione ed entusiasmo per affrontare il futuro.

Milano è la prima città italiana al mondo a offrire uno scooter sharing ecosostenibile e completamente Made In Italy: quali altre città europee possono essere prese a riferimento per la presenza di offerte analoghe di “scooter sharing”? In quali il servizio ha avuto maggior successo?

Ci sono Motit a Barcellona, Emmy sharing in 6 città tedesche, Coup a Berlino e Parigi e City scoot sempre a Parigi, e Scooltra a Roma, Madrid, Barcellona e Lisbona, Zig Zag a Roma. I casi di maggior successo sono certamente Emmy e Ecooltra per numero veicoli e numero di città in cui il servizio è attivo.

Un profiling dell'utente tipo di MiMoto?

L'utente tipo di MiMoto, anche se è prematuro definirne un profilo definitivo, è certamente giovane, sportivo e “EcoFriendly” ovvero attento ai suoi bisogni, senza trascurare l'ecosostenibilità. MiMoto, a differenza di quanto si possa magari immaginare, ha un grande impatto sul pubblico femminile grazie alla scelta di un mezzo facile da guidare, leggero, e cosa che non guasta mai di design e anche i costi, questo ovviamente non vale solo per le donne, sono contenuti.

Quali sono gli obiettivi di MiMoto in termini di utenza e di espansione, pensandoli a un anno da oggi?

Solo a Milano ogni giorno arrivano più di mezzo milione di pendolari, quindi sicuramente il nostro obiettivo è aumentare la flotta, riuscire a coprire un'area operativa più ampia, raggiungendo una flotta composta da circa 500 mezzi già nei primi 12 mesi di vita. Ma Milano è solo un punto di partenza perché per il futuro abbiamo grandi progetti e vogliamo replicare il modello di Milano anche in altri principali capoluoghi italiani, ma stiamo valutando l'apertura del servizio all'estero fin dal primo anno di vita di MiMoto.

Per noleggiare gli scooter bisogna essere maggiorenni e possedere la patente B o in alternativa il patentino per i

ciclomotori. Il costo per l'attivazione del servizio è di 9,90 euro e comprende 60 minuti di utilizzo: il modo per noleggiare è uguale al bike-sharing. È sufficiente scaricare un App sul telefonino e creare un'utenza, che individua e segnala la posizione dei motorini sulla mappa dando la possibilità di prenotare quello più vicino. Il noleggio costa 23 centesimi al minuto, mentre per un'ora di noleggio è prevista la tariffa forfettaria di 6,90 euro. Chi volesse tenere il mezzo per l'intera giornata pagherebbe invece 29,90 euro. Si può decidere anche di mettere in sosta lo scooter, ad esempio per andare a fare una commissione, per 9 centesimi al minuto. Gli scooter MiMoto sono operativi nella zona del centro di Milano con limite della circonvallazione.