

Nel 2001 gli inventori del Segway si concentrarono solo sulla tecnologia, dimenticandosi tutto il resto. Fu un fallimento. Ora lo stesso errore si sta ripetendo con il monopattino. Come già aveva osservato il sociologo William Ogburn: ogni innovazione richiede una complessa infrastruttura per poter essere gestita con saggezza

## LA LEZIONE DIMENTICATA DEL FLOP DEL SECOLO

Senza tirare in ballo il proverbiale marziano, basterebbe essersi allontanati per qualche mese dalle nostre città per notare subito qualcosa di nuovo sulle strade: i monopattini che ormai sfrecciano sempre più numerosi. Per alcuni sono la risposta ai problemi di traffico, inquinamento e mobilità urbana, al punto che il Governo ne ha incentivato l'acquisto con un bonus. Per altri, una nuova fonte di pericolo per chi li guida e per gli altri veicoli: Milano puntava ad averne a disposizione in sharing 6 mila già a luglio, e solo nei mesi di giugno e luglio i monopattini sono stati coinvolti in città in 86 incidenti.

A dispetto di un diffuso luogo comune, la tecnologia non va mai in una sola direzione, ma spesso ripropone ciclicamente temi del passato, magari con alcuni cambiamenti di sostanza o di contesto. La storia a cui guardare in questo caso è quella del Segway, pre-**di MASSIMIANO BUCCHI** sentato come «la biga del XXI secolo» e svelato al pubblico il 3 dicembre 2001 in diretta a *Good Morning America*, uno dei programmi più seguiti della tv americana. Il venture capitalist John Doerr, uno dei primi investitori, prevedeva che il nuovo mezzo sarebbe stato il prodotto più veloce della storia a raggiungere un fatturato di un miliardo di dollari: «sarà una cosa più grande della stessa Internet». Si stima che nel complesso l'operazione avesse raccolto oltre 176 milioni di dollari di investimenti. L'azienda si aspettava di venderne diecimila esemplari a settimana. In sei anni, se ne vendettero solo trentamila. Come fu possibile sbagliare così grossolanamente le previsioni? E perché il Segway fallì, a dispetto di investimenti così imponenti e di aspettative così grandi? La ragione fondamentale potrebbe essere definita *hybris tecnologica*. Gli inventori del Segway si concentrarono unicamente sulla tec-

nologia, dimenticandosi tutto il resto. Così si trascurò quasi completamente il punto di vista dei consumatori, per i quali si trattava di investire una cifra significativa. La batteria inoltre richiedeva otto-dieci ore di ricarica e il peso non permetteva di trasportarlo facilmente, ad esempio, lungo una scala.

Si sottovalutò anche il ruolo dell'infrastruttura normativa e assicurativa. Il Segway poteva andare sui marciapiedi o doveva andare in strada in quanto veicolo? La stessa polizia e gli addetti al traffico non sapevano come regolarsi. Andava assicurato oppure no? E come gestire eventuali incidenti con altri mezzi o con i pedoni? Steve Jobs suggerì di prestare particolare attenzione alla sicurezza. Con i riflettori dei media puntati sulla novità, sarebbe bastato qualche incidente per danneggiare irreparabilmente l'immagine del prodotto. La previsione si avverò clamorosamente nel 2003, quando l'allora presidente degli Stati Uniti George Bush Jr. cadde da un Segway davanti alle telecamere. Nel 2015, ai mondiali di atletica di Pechino, un cameraman su un Segway travolse goffamente lo sprinter Usain Bolt durante il giro d'onore. Oggi in mano cinese, dopo anni di perdite l'azienda era stata venduta agli inizi del 2010 al miliardario inglese James Heselden. Nel settembre di quello stesso anno, Heselden morì tragicamente cadendo da una scogliera a bordo di un Segway.

Naturalmente il monopattino è diverso dal Segway, non solo dal punto di vista tecnico. Lo si può, ad esempio, utilizzare in sharing anziché acquistarlo come volevano gli inventori del Segway. Ma dal punto di vista regolativo anche in questo caso le incertezze non mancano. Tanto è vero che si è dovuti intervenire prima a livello legislativo (all'atto della conversione del cosiddetto decreto "Mille-

proroghe") e poi con una circolare esplicativa della Polizia di Stato di marzo 2020 per specificare, ad esempio, i limiti di velocità (6km/h nelle aree pedonali), la necessità di indossare il casco per i minori e l'obbligo di luci anteriori e posteriori dopo il tramonto.

Ma basta un rapido tour delle capitali europee per capire come la diffusione rapida e capillare di una simile innovazione metta in subbuglio equilibri e abitudini consolidate. A Parigi, dove ne circolano oltre 15.000, sono state introdotte severe sanzioni per chi li usa sui marciapiedi o li posteggia malamente. A Copenhagen ci sono state decine di arresti per circolazione sul monopattino in stato di ebbrezza o sotto stupefacenti (evidentemente chi li utilizzava in questo stato riteneva di trovarsi in una fattispecie diversa da quella di chi guida un veicolo tradizionale). La Svezia ha bandito dalle piste ciclabili quelli che superano i 20 km/h; addirittura la città di Stoccolma, esasperata dalle strade coperte di monopattini buttati a terra e colpita dai primi casi di incidenti letali, aveva chiesto di bandirli già due anni fa.

Il sociologo americano William Ogburn parlava a questo proposito di «ritardo culturale»: ogni innovazione non ha bisogno solo di tecnologia che funzioni ma di un contesto in grado di metabolizzare l'innovazione per permettere di raccoglierne i benefici (riduzione di traffico e inquinamento) limitando gli impatti negativi (in-



Peso: 87%



cidenti, comportamenti irresponsabili). Purtroppo, anche il caso italiano dimostra quanto sia attuale la lezione di Ogburn. Si tende infatti a focalizzarsi sulla tecnologia in quanto tale, riponendovi aspettative quasi taumaturgiche, incentivandone l'uso individuale. Senza pensare a quale complessa infrastruttura richieda ogni innovazione per poter essere gestita

con saggezza. E dimenticandosi le dolorose lezioni del passato, a cominciare da quella del fallimento del Segway.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Pechino, mondiali di atletica del 2015, Usain Bolt è investito da un cameraman sul Segway.



Steve Wozniack, cofondatore di Apple insieme a Steve Jobs, sul Segway



Peso:87%