

Tornelli chiusi, ingressi alle stazioni divisi dalle uscite, itinerari fissi nei corridoi e posti segnalati sui mezzi
Comparsi i primi «bolli» alle fermate dei bus. Avvisi ai pendolari: seguire le regole è una sana abitudine
«Ma il trasporto pubblico andrà usato solo in caso di vera necessità». Sala: ora puntiamo sulle due ruote



Le indicazioni
Da sinistra: la segnaletica che vieta l'ingresso in stazione dove è prevista l'uscita; una carrozza del metrò con i segnaposto rossi per indicare ai passeggeri dove posizionarsi; gli avvisi sui sedili («Non sederti qui»); un addetto impegnato a sanificare i mezzi; i bolli rossi alla fermata di Lotto

quella degli altri», sono gli avvisi che sono stati incollati sulle vetrate degli autobus. Servirà pazienza e spirito di adattamento. Per questo Atm sta investendo in un'importante campagna di comunicazione per invitare tutti alla maggior responsabilità possibile. E torna alla mente la metafora del «guardia e ladri» usata da Sala.

Differenziare entrate e uscite sarà più complicato per i mezzi di superficie, dove il tipo di spostamento, mediamente più breve, potrebbe rendere un autogol chiedere a chi sale per poche fermate di scendere dalla parte opposta. Ma è proprio in questi casi che la gente potrebbe maturare una lezione pratica: quella di considerare il mezzo pubblico una soluzione da adottare solo in casi di vera necessità. Una rivoluzione copernicana: se hai delle alternative devi scegliere quelle, compresa la macchina, che fino a qualche settimana fa si faceva di tutto per lasciare parcheggiata. «Siamo a disposizione del Comune per declinare nel miglior modo possibile l'inevitabile utilizzo dell'auto nella

tanto attesa fase 2», ha commentato ieri Geronimo La Russa, presidente di Aci Milano, immaginandosi già un futuro su quattro ruote.

Sala sa che i prossimi mesi avranno bisogno di molta partecipazione. Che contengono più razionalità e senso civico che bandiere politiche. «Anche l'idea di sviluppare piste ciclabili non è una scelta ideologica — aggiunge il sindaco —. Avremo bisogno di arricchire la nostra strategia con i contributi della gente: una signora ha commentato un mio post scrivendo «ri-

mettete in libertà con idee intelligenti»: quelle le hanno tutti quindi in questa fase è importante l'ascolto».

Il futuro potrebbe (e dovrebbe) essere più tecnologico, con l'aiuto di un app a cui si sta lavorando. Calcolatrice alla mano se Atm ha perso circa il 92% del milione e 300 mila persone che ogni giorno usavano la metropolitana significa che in lockdown si muovono circa 100 mila persone. Uno studio di Inail stima che con l'inizio della fase 2 potrebbero aggiungersene 26.400 e che le due fasce di picco da gestire saranno quella tra le 7,29 e le 10,44 del mattino e quella tra le 18,03 e le 21,38 in serata. Il sistema reggerà senza sbattere sugli ingorghi se la gente si allenerà al cambiamento, imparando l'approccio paziente alla nuova routine. Quello che per fare un esempio si è interiorizzato mettendosi in fila davanti ai supermercati. Usando questa fase estiva come test, per essere pronti a settembre quando, con la probabile riapertura delle scuole, la città dovrà cambiare marcia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Polemica sulla «mobilità dolce»

Petizioni online per piste ciclabili e divieti alle auto Il no dei negozi

di **Elisabetta Andreis**

Più spazio per ciclisti e pedoni. Il Comune lancia segnali decisi in vista della ripartenza, i *pasionari* della bicicletta e dell'aria pulita amplificano il messaggio lanciando petizioni a raffica (l'ultima sulla piattaforma Change.org ha raccolto in poche ore 7.500 firme). Ma già diventa un caso «politico». I rappresentanti del commercio iniziano sotto traccia a protestare e nei municipi — in particolare su viale Monza e corso Buenos Aires — il fronte si spacca tra sì e no. «Con l'esigenza di distanziamento sociale la capacità di offerta del trasporto collettivo si ridurrà del 75 per cento. Stimiamo che ogni mattina 500mila persone, se non vogliono rinunciare a spostarsi all'ora di punta, dovranno decidere se usare l'auto o mezzi individuali di mobilità dolce — riflette Luca Studer, responsabile del Laboratorio mobilità e trasporti del Politecnico —. Milano non ha scelta, deve responsabilizzare quei cittadini e indurli con incentivi e percorsi ciclabili protetti ad utilizzare le biciclette».

A livello accademico si oppone ad esempio Marco Percoco, docente all'università Bocconi: «L'idea di compensare il minor utilizzo di mezzi pubblici con le due ruote è irrealistico — spiega —. Le biciclette vengono di fatto utilizzate solo per spostamenti brevi e serviranno solo marginalmente per la fase 2 di ripresa. La verità è che finora non abbiamo fatto abbastan-

za investimenti né sul trasporto locale sostenibile né sulla mobilità dolce e ora ne pagheremo lo scotto. Credo arriveremo a tirare fuori dai depositi bus aggiuntivi che ora erano inutilizzati perché troppo inquinanti».

La visione è del tutto contraria a quella indicata dal Comune che ha promesso ad esempio 35 chilometri di piste ciclabili aggiuntive a dicembre. L'associazione Cittadini per l'aria alza ancora l'asticella: «Bisogna attivare fino a novembre un divieto drastico di circolazione alle auto salvo deroghe quali disabilità o inaccessibilità del luogo di destinazione con altri mezzi — attacca Anna Geronimo, alla testa dell'associazione —. Siano a uso esclusivo di bici, pedoni e mezzi collettivi le direttrici indicate dal piano Pums come linee di forza del trasporto pubblico».

La levata di scudi arriva dai commercianti. «Il Comune decide senza dare tempo al confronto, i negozi arrivano da tre mesi d'inferno. E Buenos Aires non è una arteria da pista ciclabile», tuona Gabriel Meghnagi, coordinatore delle associazioni di via per Confcommercio. Ribatte deciso Marco Ferrari, presidente dei Genitori antisig: «I negozianti sovrastimano i clienti in auto, è il momento di essere alleati per salvare salute pubblica e affari». Timori dall'Ac: «Se la ripartenza dipende da biciclette e monopattini, c'è molto da preoccuparsi, soprattutto in vista di una drastica e necessaria limitazione dell'uso dei mezzi».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I cartelli a bordo



Le sedute Il cartello sulle poltroncine a bordo



Le distanze Le regole, tra mascherine e distanze



Online
Tutte le notizie di cronaca e gli aggiornamenti sull'emergenza coronavirus anche sul sito **milano.corriere.it**

VITARA HYBRID
tua a **20.950€**

BE HYBRID DRIVE SUZUKI

AUTORICARICA ACCESSO IN CITTÀ BASSI CONSUMI

SUZUKI È HYBRID

Way of Life

PRENOTA LA TUA NUOVA SUZUKI ONLINE!
PER INFO CONTATTACI AI NUMERI:
347 0318141 OPPURE 366 4332403

Consumo ciclo combinato gamma Vitara Hybrid: da 4,6 a 4,9 l/100km (NEDC correlato), da 5,7 a 6,4 l/100km (WLTP). Emissioni CO₂: da 104 a 112 g/km (NEDC correlato), da 128 a 145 g/km (WLTP). *Prezzo premio-chiavi in mano riferito a VITARA HYBRID 1.4 COOL 2WD MT (IPT, PFU e vernice met. escluse), in caso di permuta o rottamazione presso i concessionari che aderiscono all'iniziativa e per immatricolazioni entro il 30/04/2020.

Seguici sui social su [suzuki.it](https://www.suzuki.it) 800-452625 3 PLUS SUZUKI MOTUL ECOTASSA FREE

SUZUKI
CONCESSIONARIA

www.kmrosso-srl.it

SOLARO (MI) - VIA VARESE, 194
Tel. 02 9690974

CISLAGO (VA) - VIA MATTEI, 20/24
Tel. 02 96409305

RHO (MI) - VIA VERBANO, 2A
Tel. 02 93506742