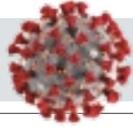


Primo piano | L'emergenza sanitaria



LA SVOLTA

Percorsi d'urgenza. Flotte condivise, noleggi in crescita
Da Moncler a Dsquared2: i dipendenti montano in sella
Code per acquistare nuovi modelli e folla nelle officine

Bici aziendali, sharing e famiglie sui pedali Ripartenza a due ruote

di **Stefano Landi**

I fari sul primo weekend di Fase 2 erano puntati su parchi e movida. Eppure lunghe, civili, ma insospettabili code si sono formate fuori dalle officine e dai negozi di bici. Milano esce dal letargo del lockdown sui pedali. Un tentativo di rivoluzione. Si prova (anche perché si deve) a muoversi diversamente.

Otto giorni di Fase 2 non bastano a tirare le somme. Ma c'è un dato che scolpisce le sensazioni. Il 4 maggio hanno preso un BikeMi 3.522 persone. Il lunedì precedente erano state 1.187, quindi c'è stato un aumento del 67 per cento. A mettere i propri dipendenti sui pedali ci stanno pensando anche le aziende. La prima è stata Moncler che ha messo a disposizione una flotta di bici. A ruota sta arrivando anche Dsquared2. «È vero, c'è un'attenzione diversa. Una nuova prospettiva di chi vuole rinunciare ai mezzi, provando a lasciare l'auto in garage», dice Matia Bonato, presidente di Assobici, ma anche nuova generazione al comando dello storico Rossignoli. Qualche settimana fa parlando con i colleghi del settore si chiede-

va se lo slancio annunciato verso le due ruote avrebbe portato a un boom di mercato. Pensavano di cavarsela con due mesi di magazzini intonsi. «Invece è stato un po' come uscire da due mesi di astinenza da alcol. A noi sarebbe bastato qualche bicchierino», dice Bonato. Nell'ultima settimana in tanti si sono messi in coda per comprare una bici. Tanti anche mossi dagli annunci di super incentivi. Arrivano famiglie al gran completo, un po' come una volta si faceva quando si andava a com-

Gli itinerari riservati
Nelle ultime settimane Parigi ha annunciato 650 chilometri di piste, Bologna quasi 500

prare una casa. C'è poi il manager che vuole quella elettrica per non arrivare in ufficio sudato. O la corsa di chi abita fuori dalla cerchia della città a procurarsi quelle pieghevoli da tenere pronte nel bagagliaio.

Ma in tanti hanno scavato in cantina per mettere in ordine quelle lasciate lì a marcire. Sabato c'era gente che invece di andare a fare l'aperitivo si metteva in coda davanti alle officine della Darsena: anche due ore per una camera d'aria. I ciclisti si sono organizzati bene: molti danno appuntamento per fare la riparazione mantenendo quel distanziamento ormai mantra della società. C'è euforia nel settore, anche se in tanti sanno che Milano si innamora delle mode. È presto per capire se la tendenza sopravviverà a fine

emergenza e furti. «E pure agli incidenti — aggiunge Anna Gerometta, presidente di Cittadini per l'aria —. Per credere davvero al futuro delle bici, bisogna dare sicurezza e spazi, attrezzando la città. È pericoloso spingere sulla ciclabilità con così tante automobili liberate dal blocco di Area C. Questa è un'occasione da non perdere». Una polemica che sbatte sugli sforzi annunciati dal Comune per aumentare le ciclabili della città: «Stiamo predisponendo 35 chilometri di nuovi percorsi riservati alle bici, da aggiungere ai poco più di 200 già esistenti, in tempi compatibili con l'emergenza», ha annunciato l'assessore alla Mobilità Marco Granelli.

Qualcuno esulta per gli spazi guadagnati, ma c'è chi, come Paolo Pinzuti, editore di

Bikeitalia, che fa notare cosa succede altrove. «Ci sarebbe bisogno subito di dieci volte tanto. Nelle ultime settimane, Parigi ha annunciato 650 chilometri su scala metropolitana. Nella cerchia di Manchester ne realizzeranno 1.600. A Lima 300. La stessa Bologna, 10 giorni fa, ha annunciato una nuova rete di 496 chilometri. Milano a settembre dovrà spostare un milione di persone: chi aveva già un piano sta forzando i tempi, qui si è stati costretti a pianificare durante l'emergenza. Sarà un esame durissimo quello di settembre. Ma si accettano miracoli», dice Pinzuti.

Nell'attesa di capire se questa sarà una parentesi, una moda o durerà, ci sono anche inevitabili calcoli politici: «Se investi sulla due ruote, non torni indietro. Vedi l'esempio del Nord Europa, ma anche di Spagna e Francia. I sindaci che lo hanno fatto sono stati rieletti», conclude Pinzuti. A citare la letteratura, non esisteranno mai sellini imbottiti di nuvole. Andare in bici significherà sempre abituarsi a qualcosa di duro. Solo che adesso gli uomini di buona volontà (o necessità) sembrano essere molti di più.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Granelli
Stiamo predisponendo ulteriori percorsi per bici, oltre ai 200 che già esistono



Pinzuti
Milano a settembre dovrà spostare un milione di persone: lo sforzo in campo non basta



Bonato
Inedita prospettiva di chi vuole rinunciare ai mezzi, provando a lasciare la macchina in garage



Gerometta
È pericoloso puntare sulla ciclabilità con così tante auto senza più i varchi di Area C



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



Il dibattito sulle corsie
Un gruppo di ciclisti attraversano corso Buenos Aires. La strada è al centro del dibattito sulle piste ciclabili e sulla mobilità (foto Alberico)

Il commento

Ora un patto per la mobilità alternativa Il privilegio della lentezza diventi diritto

di **Sergio Bocconi**

Il «Copenhagenize» è un indice internazionale che con 14 parametri misura quanto una città sia *bike friendly*, amica della bicicletta. Nella Top20, dove Copenaghen e Amsterdam si fanno concorrenza per il primo posto, non figura alcun comune italiano. E del resto come potrebbero aspirare? Nel nostro Paese nemmeno il 4% dei cittadini usa la bici per gli spostamenti, mentre in Olanda siamo al 30%, in Danimarca

al 20%, in Svezia al 13% e in Germania al 10%. Eppure l'Italia è prima in Europa per produzione ed export di biciclette tradizionali ed e-bike, a pedalata assistita. E ora c'è un altro «eppure»: le statistiche del coronavirus alimentano quanto meno il sospetto che l'inquinamento, già un male in sé, possa essere un valido alleato di Covid-19 & Co. Perciò promuovere una mobilità urbana più sana, che abbia al centro la bici, diventa un'urgenza non più rinviabile. E per raggiungere l'obiettivo è necessario che uniscano sforzi e risorse governo,

autorità locali e produttori. Un patto, un'azione comune, al quale il governo può partecipare con incentivi, e nella manovra in arrivo sono previsti contributi per l'acquisto di biciclette e per stimolare una mobilità «alternativa». I comuni realizzando infrastrutture come piste ciclabili, rastrelliere, parcheggi, box leggeri per le e-bike, che rendono più sicura la scelta delle due ruote; favorendo l'intermodalità (bici più mezzi pubblici); agevolando la possibilità di depositare i mezzi negli spazi condominiali. Milano ha giocato da capofila con il progetto

di creare entro fine anno 35 chilometri di nuove piste ciclabili che andranno ad aggiungersi ai 220 attuali; alcuni (pochi) comuni hanno studiato aiuti per le bici elettriche. E i produttori? Possono partecipare al patto aggiungendo incentivi (sconti) propri a quelli statali; proponendo alle aziende pubbliche e private iniziative di welfare che favoriscano la creazione di flotte di bici e l'adozione di «premi» per chi sceglie di raggiungere gli uffici pedalando; riportando in Italia proprietà e pezzi della filiera. Un patto per la nuova mobilità urbana avrebbe oggi, con obiettivi, e strumenti condivisi, maggiori probabilità di ottenere risultati nel medio-lungo periodo. Perché il privilegio della lentezza, come un protagonista del settore definì tempo fa la scelta della bici, diventi con la salute un diritto di tutti.

© RIPRODUZIONE RISERVATA