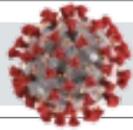


Primo piano | Dopo il lockdown



Superata la soglia di 3 mila persone al giorno al T2 rimasto attivo
Ma i passeggeri sono ancora il 96% in meno rispetto al pre-Covid

DAGLI AEROPORTI

di **Leonard Berberi**

Non è ancora la svolta (il bollettino segnava meno 96 per cento di persone), ma è comunque un timido segnale positivo dopo settimane di ibernazione causata dal coronavirus. Dal 15 giugno l'aeroporto di Milano Malpensa chiude il Terminal 2 — l'unico corridoio aereo della Lombardia rimasto sempre aperto in questi mesi di blocco — per spostare le operazioni di volo al più grande e moderno terminal 1 fermo da tre mesi.

La soglia minima dei tremila passeggeri giornalieri per il trasloco fissata da Armando Bruni, amministratore delegato di Sea (la società che gestisce Malpensa e Linate), è ormai superata con un leggero anticipo. E tra quattro giorni, con il ritorno alle operazioni di Easyjet, dovrebbe più che raddoppiare.

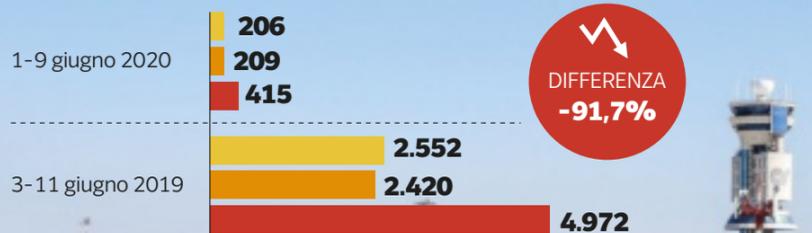
Manca soltanto il via libera dell'Ente nazionale per l'aviazione civile (Enac), ma con questi numeri in leggera crescita il distanziamento sociale di un metro può essere garantito solo nella struttura principale dello scalo internazionale in provincia di Varese.

Il bilancio del Terminal 2 di Malpensa

I passeggeri transitati (1-9 giugno)



I movimenti dei voli con passeggeri
(confronto su giorni equivalenti)



Fonte: elaborazione Corriere su dati Sea e database internazionali

Malpensa, decollo anticipato Il terminal 1 riapre da lunedì

Lo stop del 16 marzo

Il T1 era stato chiuso il 16 marzo per il crollo dei flussi causato dal lockdown per contenere la diffusione del coronavirus. Tutti i voli erano stati

così trasferiti al T2, più piccolo, arredandolo con i dispositivi di sicurezza richiesti come il termoscanner all'ingresso per rilevare la temperatura corporea delle persone.

Il trasloco interno

Dal 15 giugno si fa l'opposto e saranno spostate al terminal principale anche le operazioni di Easyjet che di solito gravitano sulla stazione seconda-

ria. La compagnia low cost — che a Malpensa è la prima per viaggiatori trasportati — riprenderà il servizio in Italia proprio dalla sua base lombarda per i collegamenti con

Siamo aperti al vostro desiderio di eleganza

Siamo pronti ad accogliervi in totale sicurezza con le nostre raffinate proposte made in Italy, anche sartoriali per uomo, e irresistibili occasioni di benvenuto.

Neglia
Sur mesure Uomo Boutique Donna

Via Enrico Nöe, 1 Milano tel. 02.36.567.645
Lunedì 15.00 - 19.30, martedì/sabato 10.00 - 19.00 orario continuato, domenica chiuso.

La ricerca YouGov

Più mobilità ecologica e limitazioni al traffico: lo sprint dei milanesi

78%

Le persone intervistate che si dicono d'accordo con l'aumento di spazi per la ciclabilità

42%

I cittadini favorevoli a politiche più rigide per lo stop alle auto inquinanti in centro

86%

I residenti inglesi di Londra d'accordo su pedonalizzazioni extra: dato record

Nei mesi scorsi, in giorni drammatici per la salute pubblica, Milano ha assaporato il gusto di sapere le strade senza traffico, con l'inquinamento sceso in picchiata. Così è successo in tutta Europa. La società di ricerche YouGov, a lockdown finito da poco, ha intervistato settemila residenti in 21 grandi città tra cui Milano, Roma, Parigi, Berlino, Francoforte e Londra. Milano, in particolare, è la città europea che dichiara con maggior forza di aver bisogno di piste ciclabili (78 per cento) e chiede di non tornare sui livelli di inquinamento pre-Covid (80 per cento). I suoi residenti sono pronti a cambiare abitudini di trasporto, «se le infrastrutture e l'urbanistica metteranno in campo i giusti incentivi». In dettaglio il 74% a Milano (contro il 63% in Europa) è favorevole all'adozione di «barriere» all'ingresso delle auto in città in alcuni orari, ad esempio con zone ad emissioni zero, soprattutto in questa fase di passaggio in cui i mezzi pubblici patiscono ancora la percezione di pericolo legata al virus. Ancora, l'84% del campione a Milano e Roma chiede misure antimog, contro il 74% europeo, l'83 per cento chiede marciapiedi più ampi e più spazio per le bici e per il 68% si dovrebbe dare più spazio al trasporto pubblico realizzando corsie dedicate. «I milanesi chiedono misure che riducano l'inquinamento e favoriscano la mobilità attiva: questo non potrà avvenire fintanto che la gran parte dello spazio in città sarà dedicato alle auto», dice Anna Gerometta, presidente dell'associazione Cittadini per l'aria. A Milano spicca anche il dato sul desiderio di utilizzare la bici per andare al lavoro, raddoppiato dal 17 al 33%, con il 78% che ritiene «ancora insufficiente» l'investimento in piste ciclabili e il 71% che ritiene necessarie più aree pedonali. «Milano dia subito spazio a bici e pedoni e rimetta in azione Area B — continua Gerometta — ritornando sulla decisione di contribuire all'acquisto di nuove auto da parte dei privati».

Elisabetta Andreis

© RIPRODUZIONE RISERVATA