



LA RIPRESA

Atm e Trenord, dossier di richieste alle istituzioni
 «Subito certezze su orari e vincoli di sicurezza»
 Impossibile misurare la febbre a tutti i passeggeri

Distanze, termometri, pulizie I «punti critici» dei trasporti

Ai vertici



Il confronto

Le principali associazioni di trasporto pubblico si sono riunite ieri in Regione con l'assessore Claudia Terzi, in uno dei tavoli convocati per programmare la Fase 2

I manager
 Agens era rappresentata dal presidente Arrigo Giana (foto sopra), dg Atm. Presente Andrea Gibelli, presidente di Asstra e Ferrovie Nord Milano. Ai tavoli anche Marco Piuri (foto sotto), ad di Trenord

di **Maurizio Giannattasio**

Chiamiamola la condizione necessaria. Senza la quale ogni ragionamento sulla Fase 2 rischia di naufragare o restare una chiacchiera da bar. È il vincolo al trasporto pubblico. Quel metro di distanza che deve essere garantito non solo all'aperto ma ancor di più dentro tram, bus e metrò e che limita la capienza nelle ore di punta al 30 per cento, se non al 25. Qualcuno è anche più pessimista e parla del 20 per cento. Qualcun altro più ottimista, come la stessa Regione, ritiene che sia possibile ospitare due persone per metro quadro, portando così la capienza tra il 40 e il 50 per cento. Ma chi, tra i decisori, avrebbe il coraggio di ridurre di mezzo metro le distanze?

Rimane quindi l'ipotesi più accreditata ribadita ieri al *Corriere della Sera* dal ministro dei Trasporti, Paola De Micheli. «Per i passeggeri la fase 2 dovrà essere governata con stazioni ferroviarie, metropolitane, aeroportuali e di bus cittadini con sistemi di distanziamento quasi obbligati. Ci saranno percorsi fissi per evitare l'incrocio di persone, uno davanti all'altro con corsie preferenziali e obbligate». Per Milano significa che i bei tempi del milione e 400 mila passeggeri al giorno nella metropolitana sono definitivamente alle spalle. Con il distanziamento, 400 mila passeggeri sarebbero già un buon risultato. Comunque sia significa che gli orari della città devono cambiare. Stop alla totalità degli ingressi nelle ore di punta. Al contrario la necessità di spalmare le entrate

a scuola, al lavoro e nei negozi puntando sugli orari di morbida. È l'appello lanciato ieri dalle principali associazioni di trasporto pubblico all'assessore regionale Claudia Terzi, in uno dei tanti tavoli convocati per programmare la Fase 2. Agens con il presidente Arrigo Giana, nonché direttore generale di Atm, e Asstra con il presidente Andrea Gibelli, a capo di Ferrovie Nord Milano, hanno ribadito che «il vincolo» della capacità produttiva del trasporto pubblico deve essere messo sul tavolo come precondizione di

qualsiasi altra decisione. Altrimenti il rischio è di trovarsi migliaia e migliaia di persone bloccate alle stazioni fuori e dentro Milano e alle fermate di bus e tram. Prendiamo il caso di Trenord che sta lavorando fianco a fianco con Atm. In un giorno pre Covid Trenord trasportava 400 mila persone tra le 7 e le 9, altrettante, forse un po' di meno tra le 17 e le 19. Se non si sposta una buona parte di queste persone nella fascia tra le 10 e le 16, il sistema è destinato a collassare. Meglio, i passeggeri sono destinati a fare quello che i provvedimenti del governo vietano, ossia assiepersi come sardine nelle stazioni. Conclusione: se questi saranno i provvedimenti del governo bisogna cambiare gli orari della città.

È il lato costruens. Ma quello ironicamente ancor più costruttivo riguarda alcuni consigli che le associazioni danno alla Regione affinché il ministero intenda e cioè che alcune potenziali richieste sono impossibili da realizzare. A partire dalla misurazione con termoscanner di ogni singolo passeggero che sale sui mezzi pubblici. O dalla sanificazione ogni sera di tutti i mezzi. Per non parlare dei controlli su chi non usa la mascherina o non rispetta il distanziamento. Le associazioni di categoria hanno ribadito che il controllo non tocca a loro, che prima viene la «responsabilità sociale» e se anche questa, come spesso capita, venisse meno, spetterà ad altri prevenire il mancato rispetto delle norme. Un compito impossibile per le aziende di trasporto. Si pensi solo a Milano con le 113 stazioni del metrò

Il post di Greta Thunberg



Greta Thunberg @GretaThunberg · 8h
 "It's time to introduce one of Europe's most ambitious schemes realising shared space for cars, for cycling and walking, in response to the coronavirus crisis."



Milan announces ambitious scheme to reduce car use after lockdown
 Twitter.com/gretathunberg/status/1248135374127040000

COMPLIMENTI A MILANO

L'attivista svedese per il clima Greta Thunberg ha elogiato il Piano Strade Aperte. In un tweet, ha ripreso l'articolo del quotidiano britannico *The Guardian* sull'ambizioso progetto di Milano (anticipato dal *Corriere della Sera*) per la mobilità green in vista della ripartenza dopo il lockdown: «Uno dei piani più ambiziosi d'Europa per ridurre l'uso dell'auto aumentando le aree dedicate a biciclette e pedoni», scrive la 17enne.

che raddoppiano con le banchine, alle migliaia di fermate di bus e tram, alle stazioni, anche qui con banchine multiple, delle fermate dei convogli di Trenord. Un conto è garantire ingressi scaglionati grazie a tornelli intelligenti o app altrettanto smart che segnalano con un bollino rosso che il convoglio è pieno o se è verde che si può salire. Un altro è controllare che chi entra rispetti i limiti di distanziamento e i dispositivi di protezione richiesti dalla normativa. Possibile se si tratta di spazi ridotti, impossibile se moltiplicato con le stazioni, le fermate e le banchine di Milano e dell'hinterland.

I controlli

La capienza dei mezzi pubblici sarà ridotta al 30 per cento
Il nodo-mascherine

Se sulle nuove modalità del trasporto pubblico si continua a discutere, sulle scelte di Palazzo Marino e dell'assessore alla Mobilità Marco Graneli in merito alle nuove piste ciclabili (ricavate spostando le auto parcheggiate verso il centro della carreggiate e permettendo così alle due ruote di correre tra queste e il marciapiede), arriva la benedizione di Greta Thunberg che in un post ha lodato l'iniziativa milanese. «Milano sta introducendo uno dei piani più ambiziosi in Europa per riallocare lo spazio stradale dalle macchine alla ciclabilità e al camminare in risposta alla crisi del coronavirus».