

CHIAMAMILANO

www.chiamamilano.it - telefono 0258 4321 12 - fax 0258 4321 36



www.chiamamilano.it

'CHIAMAMILANO' e 'La città delle zone' perché?

'CHIAMAMILANO' e 'La città delle zone': due giornali in uno, nati dalla collaborazione tra la Fondazione Chiamamilano e il Coordinamento dei giornali di zona milanesi.

Sono uno strumento di partecipazione per i cittadini; un giornale per dare loro voce, un giornale che nasce dal territorio, dalle segnalazioni e dai progetti dei milanesi.

Sono uno sguardo sulla città, sui suoi bisogni, le sue trasformazioni e su come le vivono i cittadini.

Nelle pagine de 'La città delle zone', curate dal coordinamento dei giornali di zona, potrete trovare articoli, inchieste, interviste sui piccoli e grandi temi che riguardano la città visti dall'ottica del territorio, con le sue dimensioni storiche di quartiere o con i nuovi confini determinati dalle trasformazioni funzionali della città.

Le pagine di CHIAMAMILANO, curate dalla Fondazione Chiamamilano, ospiteranno i progetti e le proposte che i cittadini inseriranno nell'omonimo portale internet (www.chiamamilano.it), per dare voce e forza alle idee di chi la città la vive giorno dopo giorno.

Il portale ospiterà inoltre una versione online dei giornali di zona.

Noi crediamo in questo scambio, che ci auguriamo ricco di informazione vera, tra la dimensione locale e quella cittadina, tra il mezzo cartaceo e quello virtuale della rete: pensiamo di poter contribuire così all'esercizio del diritto di cittadinanza nella nostra città, dove troppo spesso ci sentiamo esclusi dalle decisioni sulle trasformazioni che stanno velocemente cambiando spazi, tempi e modi di vita.

Futuri aperti

La città e le sue trasformazioni

Osservare con attenzione e minuzia le tracce lasciate dai nuovi comportamenti sociali nello spazio minerale delle nostre città può essere oggi un comportamento radicale. La città contemporanea, non segue nel suo sviluppo un andamento lineare, dove la successione dei diversi elementi urbani è distinta e le cause delle trasformazioni sono chiaramente individuabili. Le trasformazioni che ne marcano il corpo sono dirette verso obiettivi concorrenti e distanti, promossi da una moltitudine di attori che interagiscono senza una visione complessiva della situazione. Una moltitudine di trasformazioni individuali, di interventi di riqualificazione, di implementazioni di reti infrastrutturali, di tecniche di controllo, di ritrazioni dalle aree produttive, di intensificazione dell'uso degli spazi pubblici, di erosione delle aree agricole, di pulsazione intermittente delle aree per il tempo libero, di piani di riqualificazione, di progetti interrotti e di improvvise accelerazioni nei ritmi d'uso degli spazi condivisi.

La città contemporanea sembra essere il risultato di accostamenti casuali, di pratiche contraddittorie, di sviluppi incoerenti, di aree insensibili a ogni politica di rivitalizzazione: un abbandono al caos.

Osservare le trasformazioni nel corpo di Milano -nelle sue strutture spaziali un tempo ordinate sulle vaste partizioni della città moderna, nei luoghi collettivi, nei cortili nascosti, negli spazi attorno alle grandi infrastrutture per la mobilità, lungo le strade che innervano la vasta conurbazione attorno alla città consolidata, negli spazi abbandonati, nelle nicchie sociali del centro, negli spazi interni ai caseggiati...- è oggi un modo per cogliere alcune di quelle energie che stanno profondamente mutando la città; è un modo per cogliere come la miriade di piccole trasformazioni legate agli spazi della moda (atelier, showroom, studi fotografici) non coordinate tra di loro abbiano sovvertito per effetto-massa interi quartieri come Porta Genova, l'area di via Spartaco, Porta Garibaldi; per osservare la fitta rete di relazioni internazionali delle piccole nicchie iperspecializzate -centri studi, laboratori di ricerca, case di produzio-

ne, uffici di professionisti-innestate nei retri e nei cortili della fascia attorno alla prima circoscrizione. È un modo per osservare la come i milanesi di recente arrivo in città stiano riutilizzando e reinventando spazi che stavano per divenire delle periferie interne alla città, come al Lazzaretto, in via Sarpi, attorno a Porta Romana, con le comunità di origine africana, asiatica e sudamericana. È un modo per osservare le nuove forme di lavoro autonomo -il capitalismo individuale della new economy- che si infilano negli spazi lenti della prima periferia. È un modo per osservare gli ampi spostamenti sul territorio delle famiglie durante le ore del tempo libero. È un modo per cogliere la nuova dimensione di Milano. È un modo per osservare l'evoluzione di una società orizzontale.

Osservare con insistenza e precisione queste trasformazioni, stare a ridosso dei cambiamenti della sostanza urbana milanese e dei suoi vasti territori, rimanere all'interno dei cambiamenti auto-organizzati che ne ridisegnano l'incerto profilo, è forse oggi un modo per tenere aperti i nostri molti futuri.

John Palmesino
Multiplicity



Uno sguardo all'Europa I progetti innovativi per una mobilità sostenibile

Salisburgo

Una rete di noleggio bici integrata con parcheggi e stazioni ferroviarie

Il progetto di Park&Bike -finanziato dal programma MOVE del governo austriaco- a Salisburgo consiste in un sistema automatizzato di noleggio bici in prossimità di parcheggi, fermate del trasporto pubblico e stazioni ferroviarie. Lo scambio intermodale è finalizzato a favorire la mobilità sostenibile verso il centro e conseguentemente un bassissimo impatto ambientale.

Francoforte e Berlino

Esperimento di Car sharing integrato con la rete ferroviaria

Una società partecipata dalle ferrovie federali tedesche sta sperimentando un progetto per un'offerta unitaria di Car sharing in corrispondenza delle stazioni ferroviarie in tutta la Germania. I primi progetti pilota sono stati avviati a Francoforte e Berlino alla fine del 2001. Il fine è quello di incrementare considerevolmente l'uso del treno attraverso l'integrazione tariffaria e funzionale dei due servizi -treno e auto-

Svizzera

"RaiLink" Il Car sharing delle Ferrovie svizzere

Il progetto delle Ferrovie federali svizzere nasce con l'obiettivo di chiudere sempre di più la catena di mobilità degli utilizzatori del treno ed offrire un servizio complementare per i brevi spostamenti una volta arrivati alla stazione ferroviaria di destinazione. Gli utenti delle ferrovie avranno a disposizione 75 auto distribuite in 46 stazioni. L'uso dell'offerta RaiLink dovrebbe, secondo lo studio Cantonale "Energia Svizzera", portare al 2005 ad una riduzione del consumo di carburante pari a quello utilizzato da circa 1000 autovetture. Il servizio può essere utilizzato 24 ore su 24 al prezzo di 2,70 FS per ora (durante il giorno), -50 FS per ora ed una quota annuale di 111 FS.

Parigi

232 chilometri di piste ciclabili

Anche l'amministrazione di Parigi punta al potenziamento della mobilità ciclistica. È stata avviata la costruzione di una rete ciclabile di ben 232 km. Inoltre è in fase di progettazione una "rete verde" di strade a traffico moderato per far convivere in sicurezza pedoni, ciclisti, roller-blades, oltre che automobili a bassa velocità. Tutte misure per ridurre la cronica congestione da traffico nella metropoli parigina.

... e intanto a Londra

Come molte città di rilevanza



Ken Livingstone

mondiale nell'economia globalizzata, Londra ha vissuto, negli ultimi due decenni, una straordinaria crescita economica, della popolazione e dal punto di vista occupazionale. Tuttavia, tale crescita non è stata supportata dai necessari investimenti nel trasporto e nei servizi pubblici, essenziali per l'efficienza economica e per il benessere dei cittadini.

Come risultato ci troviamo oggi ad affrontare una crescente crisi del sistema dei trasporti londinesi ed una viabilità sempre più congestionata sulle nostre strade. Per questo tutte le strategie perseguite dall'attuale amministrazione andranno nella direzione di migliorare l'investimento nei trasporti, negli alloggi e nei servizi pubblici al fine di arrivare ai livelli necessari alla sempre crescente popolazione londinese; per fare ciò occorre una chiara scelta strategica: in centro, in particolare, il miglioramento della capacità del sistema dei trasporti non può essere basato sull'uso dell'auto privata, il necessario programma di costruzione delle strade sarebbe infatti inaccettabile, sia finanziariamente che dal punto di vista dell'impatto ambientale.

La strategia di sviluppo del sistema dei trasporti di Londra punterà a migliorare la capacità di trasporto della metropolitana, del sistema ferroviario e della rete degli autobus del 40% nei prossimi 10 anni.

A fianco di questi interventi, il piano sosterrà il principio di un accesso alla zona centrale della città a pagamento, con sconti ed esenzioni per categorie come disabili e servizi di emergenza, e uno sconto del 90% per i residenti.

Queste misure, unitamente alla strategia di miglioramento nel trasporto pubblico, faciliteranno significativamente la congestionata situazione della viabilità nel prossimo decennio, con una riduzione del traffico a zero nella zona più centrale (inner London) e ad un terzo nella zona esterna (outer London).

Tali riduzioni gioveranno all'ambiente, all'economia e a coloro che devono, necessariamente, usare l'automobile. La riabilitazione, il miglioramento e l'espansione del trasporto pubblico grazie a questi provvedimenti supereranno il problema del sovraccollimento, delle lacune tecniche e della mancanza di fiducia verso il sistema dei trasporti londinesi.

Con il massiccio programma di investimenti nel trasporto pubblico in progetto a Londra, è inoltre di vitale importanza che venga introdotta una managerialità di livello mondiale, per valorizzare tali investimenti e raggiungere la più alta qualità di servizio.

Ken Livingstone
sindaco di Londra

Ginevra

Dal 2003 auto elettrica collettiva

A Ginevra, tra il 2003 e il 2005 verrà avviato un progetto pilota con cui auto elettriche verranno messe a disposizione dei cittadini ad integrazione del trasporto pubblico. Le auto elettriche dovrebbero essere impiegate laddove il treno o il bus non arriva per mancanza di redditività. Il progetto prevede una flotta di 60 auto elettriche, distribuite in tutta la città, per il trasporto di persone e merci. Per utilizzare le auto sarà necessario possedere un apposito abbonamento. L'obiettivo è quello di creare un trasporto pubblico avanzato che si occupi di tutta la catena di mobilità dei cittadini e, con un'offerta più flessibile, degli spostamenti capillari non coperti dal trasporto collettivo, per natura più rigido.

Grenoble e Bordeaux
Si punta sulla bicicletta

L'amministrazione comunale di Grenoble è particolarmente impegnata sul fronte della mobilità ciclabile degli scolari. I bambini imparano già alla scuola materna ad usare la bicicletta e le principali scuole sono raggiungibili su una rete di piste ciclabili. I bambini possono portare la bici sul bus. Il risultato: mentre ancora due anni fa il 50% dei genitori portava i bambini a scuola in macchina, oggi la quota di genitori che funge da tassista si è ridotta al 20%.

Intanto a Bordeaux continua con successo il progetto di noleggio gratuito di biciclette.

"CHIAMAMILANO" "La città delle zone"

marzo 2002

In attesa di registrazione. Supplemento di "Zona Nove". Autorizzazione del Tribunale di Milano n. 648 del febbraio 1997

Direttore responsabile
Luigi Allori

Comitato editoriale
Stefania Aleni, Luigi Allori, Pierfrancesco Barletta, Silvana Ciarmoli, Enzo De Bernardis, Piero Pantucci, Domenico Petrella, Beniamino Piantieri, Paolo Pinardi, Flaminio Soncini.

Hanno collaborato a questo numero

Stefania Aleni, Corrado Angione, Giovanni Beduschi, Isabella Inti, Marta Ottaviani, John Palmesino, Laura Pantucci, Leonardo Rosato Rossi.

Stampa
Leva Arti Grafiche spa

Isola, storia di un quartiere che non si arrende

Da circa un anno e mezzo Cantieri Isola lavora alla promozione del quartiere, cercando di dare risalto alle sue diverse vocazioni e di interrogarsi sui problemi ed i rischi connessi alle trasformazioni in corso.

È un gruppo autorganizzato, formato da un trentina di persone, rappresentanti di associazioni operanti in ambito sociale, ambientale, della politica, della ricerca, da commercianti e cittadini.

La metafora del cantiere allude al tentativo di dare avvio a un processo di mobilitazione dei soggetti locali in un'azione collettiva e di rafforzare la rete di attori che si muovono sul territorio. Come prima azione concreta sul quartiere è stato organizzato un evento pubblico della durata di tre giorni (8-10 giugno 2001): una prima occasione nel corso della quale il quartiere Isola si è rovesciata per le strade ospitando mostre, spettacoli, installazioni, musica, itinerari architettonici e conviviali, discussioni pubbliche, che si sono intrecciati alla attività di sempre.

Rispetto al Progetto Garibaldi Repubblica l'associazione si è posta come osservatorio delle politiche sottese al progetto e come interfaccia tra i diversi soggetti locali e l'Amministrazione. L'incontro con l'architetto Nicolini, i rapporti con consiglieri comunali e di zona, le osservazioni redatte in occasione della adozione della Variante, sono state azioni per cercare possibili spunti di mediazione e dialogo tra il grande progetto urbano e le dimensioni legate al quartiere. Cantieri Isola ha partecipato e vinto un bando di concorso della Fondazione Cariplo con il

progetto di "un mercatino biologico all'Isola" (luglio 2001) che riguarda i giardini di via Confalonieri e propone un'azione sperimentale e dimostrativa di strategie di intervento che, senza porsi in contraddizione con le previsioni di trasformazione, permettano di aumentare la fruibilità di questi spazi e la loro qualità.

Ultimamente le attività si sono concentrate alla Stecca degli artigiani, luogo che sembra esprimere in maniera forte alcuni elementi di identità del quartiere, della sua storia e della sua memoria. Qui sono state organizzate due feste "www.cantierisola.org party" e "La notte dei Palazzi Viventi: Carnevale all'Isola" durante le quali è stato attivato un Infopoint sul progetto Garibaldi-Repubblica, e attivato un sito web, inteso sia come una modalità di indagine sul territorio, sia per dare ordine e rendere consultabili pubblicamente i materiali finora prodotti.

In occasione dell'imminente presentazione della variante al progetto Garibaldi-Repubblica è stato dato appuntamento a tutte le associazioni locali ed abitanti di quartiere all'Udienza pubblica locale (febbraio 2002) presso il teatro Verdi, durante la quale si è discusso delle trasformazioni in atto, e sui diversi strumenti ed azioni da portare avanti per salvaguardare alcuni luoghi e personaggi, storia e memoria del quartiere...

Isabella Inti

Le proposte del Quartiere Isola

da "Osservazioni agli Atti di variante al PRG ... concernente la riqualificazione urbana dell'ambito denominato Garibaldi-Repubblica"

La modifica delle previsioni relative alla Lunetta

Prendendo in considerazione:

- le tematiche caratterizzanti i diversi comparti facenti parte degli interventi di completamento, che aiutano a definire i temi urbanistici dell'area Garibaldi-Repubblica
 - la proposta esemplificativa dettata dalle linee morfologiche, che illustra una possibile trasformazione fisica dell'area Garibaldi-Repubblica, ci chiediamo, ancora una volta, quale sia l'efficacia della costruzione dei problemi e delle risposte progettuali rispetto agli obiettivi che la variante si prefigge (...).
- Sulla base di queste considerazioni, si presenta la seguente Osservazione:
- Riteniamo che le scelte e le proposte delineate nella variante, in particolare modo per quanto riguarda "gli interventi da compiere nei tessuti urbani da completare", siano inadeguate agli scopi che l'operazione dichiara di prefiggersi. Pertanto chiediamo:

1. di ampliare i temi per i punti "Area prospiciente il piazzale della Stazione Garibaldi" e "Area Lunetta-Isola-Ovest tra via F. Confalonieri, il nuovo viale sud-ovest, il lato nord della Stazione Garibaldi"
2. di considerare come "proposta esemplificativa" il progetto da noi presentato in allegato alla presente relazione. Queste le nostre proposte

1. Ulteriori tematiche da

mettere in campo per gli interventi di completamento:

- Considerare la Lunetta non come tessuto di bordo "da affrontare mediante azioni circostanziate di ricucitura e di completamento ma come ambiente complesso con un ruolo di cerniera tra tre ambiti distinti: stazione FS, spazio centrale progetto Nicolini e quartiere Isola

- Guardare alla Lunetta come ad un'opportunità per affrontare efficacemente la sfida rappresentata dall'intenzione di mettere in relazione problematiche, necessità, richieste appartenenti a scale diverse

- Prendere atto che la stecca degli artigiani e i giardini di via Confalonieri sono luoghi con un alto valore simbolico per gli abitanti del quartiere

- Pensare ad un sistema di spazi aperti che sappia mettere in relazione nuove realizzazioni con luoghi amati e vissuti (stecca, giardini, campo da calcio, piazza Minniti, via Borsieri, ...)

- Prendere in considerazione gli attuali modi d'uso di questo territorio e prefigurarsi quali potrebbero essere i nuovi possibili, così da affrontare il tema della sicurezza in modo consapevole, sfruttando le risorse esistenti e non intervenendo forzatamente ex-post

2. Un'altra possibile proposta di trasformazione fisica:

- Il nostro progetto propone trasformazioni di luoghi problematici affrontati marginalmente dal progetto Nicolini (...)

- Ambiti di approdo al quartiere Isola. Proponiamo di guardare al quartiere Isola come ad un luogo ricco di risorse di molteplice natura, quindi riteniamo opportuno pensare che degli ambiti di interscambio debbano esistere e che questi spazi vadano progettati in modo da far emergere delle possibili

relazioni e sfruttarne le opportunità

- Riqualificazione Stecca degli artigiani. Potrebbe ospitare sia servizi comunali dei quali il quartiere è sprovvisto (asilo, biblioteca...) sia "alcuni esempi" di ciò che può essere trovato diffuso in modo puntuale nel quartiere (associazioni, artisti, artigiani, ristorazione...)

- Integrazione di nuovi edifici alla Stecca degli artigiani. Pensabili come spazi appositamente progettati per funzioni specifiche (spazi commerciali, di rappresentanza, legati all'authority sul volontariato, residenza...) garantirebbero la ridefinizione della forma dell'isolato e al contempo contribuirebbero a formare un nuovo nodo di relazioni all'interno del sistema di quelli esistenti in quartiere

- Verde di quartiere. Preservare l'esiguo verde vivibile esistente e porlo in relazione attraverso la creazione di nuovo spazio aperto di intersezione con il possibile "moderno parco pubblico centrale - il Campus - di elevata immagine e qualità"

La riprogettazione di via Voltorno come progetto territoriale

Il disegno urbanistico presentato attraverso le linee guida morfologiche si fonda sull'esecuzione di un sistema infrastrutturale viario di forma quadrilatera, proposto come limite tra il vuoto interno, il campus e ciò che si trova all'esterno, i tessuti circostan-



Una proposta dal Quartiere Un mercato biologico

L'Associazione Cantieri Isola, ha collaborato alla stesura del progetto presentato alla Fondazione Cariplo proposto dall'Associazione "La Compagnia del Parco" (con: Cooperativa Diapason, Istituto per la Ricerca Sociale, Legambiente Lombardia, Associazione Italiana per l'Agricoltura Biologica)

Il progetto riguarda i giardini di via Confalonieri. Si tratta di una situazione tipica delle grandi aree urbane, di spazi che rimangono sottoutilizzati, e nei quali spesso si generano processi di degrado fisico e sociale, anche come conseguenza della presenza di grandi progetti di trasformazione i cui tempi di attuazione sono spesso molto lunghi. Il progetto vuole sviluppare una azione sperimentale e dimostrativa che (...) permetta di aumentare la fruibilità di questi spazi e la loro qualità, tramite la realizzazione di servizi ed attività temporanee. I giardini di via

Confalonieri costituiscono una risorsa di grande rilevanza per il quartiere, unico spazio verde disponibile ed elemento significativo dell'identità dell'Isola.

La promozione delle produzioni biologiche costituisce lo strumento per innescare positivi processi di riqualificazione, anche attraverso il coinvolgimento della comunità locale. Il progetto prevede: un mercato biologico e un orto biologico realizzato e mantenuto dai giovani del quartiere. In connessione alla realizzazione di tali servizi sono previste attività formative, iniziative di partecipazione, la realizzazione di minimi lavori di sistemazione dell'area che ne aumentino la fruibilità (...).

Il progetto è concepito secondo un approccio che assegna al contributo della Fondazione Cariplo il ruolo di innesco di positivi processi di trasformazione (...). A regime infatti i servizi realizzati saranno in grado di generare risorse sufficienti alla gestione ordinaria ed miglioramento della qualità dell'area nel suo complesso.

Fonte: www.cantierisola.org



ti e quanto previsto per il loro completamento.

Da tale disegno si deduce la scelta strategica relativa al potenziamento infrastrutturale di trasporto privato ridefinendo come nodo centrale la nota apertura di Via Voltorno, come congiungimento dell'asse di penetrazione Fulvio Testi - Zara con la città centrale, al fine di sgravare dall'alta densità di traffico Viale Melchiorre Gioia.

La logica progettuale segue quanto previsto da precedenti piani istituzionali, (...) mediante l'unione diretta di viale Zara e via Ferrari proseguendo via Voltorno, i due piani interpretarono il collegamento con disegni diversi, dimensionando il nuovo asse avendo cura di bilanciare l'intervento alla scala di quartiere. Mentre quanto proposto dalle linee guida preannuncia la realizzazione di un tracciato viario di pesante impatto sull'Isola, prevedendo flussi sia in entrata che in uscita dalla città, andando a costituire una frattura del quartiere. Ci sembra di poter affermare (...) che all'apertura di via Voltorno non si sia tenuto

conto della riorganizzazione di piazzale Lagosta, che se lasciata come oggi creerebbe diversi problemi allo scorrimento dei flussi automobilistici e in secondo luogo al problema del mercato ambulante del martedì e del sabato, che nella soluzione proposta non troverebbe più collocazione, perdendo un'importante risorsa per l'economia del quartiere. Il contrasto lo si riscontra anche con le direttive del nuovo PUM (febbraio 2001), in cui vengono definiti i nuovi criteri d'organizzazione delle gerarchie stradali al fine d'apportare significativo miglioramento all'ambiente urbano, alla qualità della vita, attraverso nuovi ambiti urbani definiti come: isola ambientale, zona a traffico limitato e nuove aree pedonali; documento nel quale ritroviamo indicate nell'area del quartiere due tra le dieci isole ambientali sperimentali che si attiveranno prossimamente.

Le previsioni delle linee guida vanno anche a incrementare la dotazione delle infrastrutture per il trasporto pubblico, nello specifico si definisce la localizzazione della nuova metropolitana 5, in linea con le previsioni del PUM (febbraio 2001) che sull'area in questione prevede diversi interventi infrastrutturali, la metro 5 da Garibaldi alla Ca' Granda, la metrotramvia Ovest da Garibaldi-Fiera-Axum-Settimo Milanese e la metro-

tramvia nord da Lagosta-Zara-Testi-Cinisello Balsamo. Soluzione che offre da un lato la possibilità di proseguire l'asse di penetrazione Zara mediante la via Voltorno, ma dall'altro propone un uso difficoltoso del mezzo pubblico, le due metrotramvie rimangono scollegate a raso per un tratto di circa un chilometro tra la stazione Garibaldi e piazzale Lagosta, da qui la scelta di by-passare la distanza con la metro 5, incrementando il carattere caotico che assume la stazione Garibaldi già attualmente luogo d'approdo del Passante ferroviario, della metro 2 e delle Fs.

Sulla base di queste considerazioni, si presenta la seguente Osservazione.

Chiediamo che:

- il collegamento per i mezzi di trasporto privati da viale Zara a via Ferrari venga risolto attraverso un approfondito piano territoriale, che tenga in considerazione la possibilità d'interrare la sede stradale in corrispondenza di via Voltorno destinata allo scorrimento veloce
- che in superficie si completi il collegamento delle metrotramvie previste coprendo anche il tratto Garibaldi - Lagosta, attrezzando i controviali destinati al traffico locale di via Voltorno con strutture a servizio del mercato ambulante.

Fonte: www.cantierisola.org

Dal centro alla periferia e viceversa

Da questo mese i centomila lettori dei periodici "La Conca", "Martesana Due", "Milano19", "Milanoquattro", "Milanosette", "Milano Sud", "Quattro" e "Zona Nove" troveranno accluso al loro mensile questo, si spera gradito, nuovo giornale. Il progetto nasce dalla collaborazione tra la Fondazione "Chiamamilano" e il Coordinamento milanese dei giornali di zona: da qui sia la doppia testata sia la formula grafica inconsueta. L'obiettivo è fornire ai lettori dei periodici zionali, già informati in modo puntuale e capillare sul proprio quartiere, un quadro di insieme dei problemi e dei progetti dell'intera città, dalla cui risoluzione dipendono in buona parte anche le sorti di ogni zona. Data la complessità degli argomenti, il giornale sarà quindi tendenzialmente monografico: in questo numero, per esempio, affrontiamo principalmente il tema del traffico. Il taglio giornalistico punterà a essere al massimo obiettivo e pluralista, mettendo a confronto le opinioni sul problema le più diverse tra gli amministratori, gli esperti e i tecnici. E facendo conoscere quali soluzioni sono state adottate in situazioni similari all'estero. Soprattutto si cercherà, grazie alla rete di navigatori on line del portale "CHIAMAMILANO", di far emergere e discutere ai massimi livelli le proteste e le proposte dei comitati di base, delle associazioni, dei semplici cittadini. Da Milano alle zone e viceversa, insomma.

"CHIAMAMILANO"
"La città delle zone"

marzo 2002

In attesa di registrazione. Supplemento di "Zona Nove", Autorizzazione del Tribunale di Milano n. 648 del febbraio 1997

Direttore responsabile
 Luigi Allori

Comitato editoriale
 Stefania Aleni, Luigi Allori, Pierfrancesco Barletta, Silvana Ciarmoli, Enzo De Bernardis, Piero Pantucci, Domenico Petrella, Beniamino Piantieri, Paolo Pinardi, Flaminio Soncini.

Hanno collaborato a questo numero
 Stefania Aleni, Corrado Angione, Giovanni Beduschi, Isabella Inti, Marta Ottaviani, John Palmesino, Laura Pantucci, Leonardo Rosato Rossi.

Stampa
 Leva Arti Grafiche spa

Traffico: caos e smog

Le proposte alternative per risolvere il problema

Da sempre il traffico è uno dei problemi più sentiti dalla popolazione milanese anche per gli aumenti preoccupanti delle polveri sottili e la pessima qualità dell'aria. Ma quali sono le cause che hanno dato vita a questo fenomeno e quali le conseguenze? Da una parte l'eccessivo indice di motorizzazione del capoluogo lombardo (che sfiora lo 0.7% contro una media dello 0.4% delle altre città europee), dall'altra gli oltre 900.000 autoveicoli che ogni giorno dall'hinterland si riversano sul centro cittadino. Se il 48% dei milanesi sceglie i mezzi pubblici, di contro, nei comuni dell'area omogenea, la percentuale dei trasporti compiuti con mezzo proprio è fissata attorno al 72%, di cui la maggior parte ha per direzione proprio il nucleo cittadino.

Questo avviene perché più ci si allontana dalle zone centrali, più la rete dei trasporti pubblici diminuisce in presenza, lasciando il posto all'utilizzo obbligatorio dell'auto. In particolare, negli ultimi due decenni si è assistito a un "esodo" dalla cerchia cittadina ai comuni limitrofi, al quale non è corrisposto un adeguato incremento del trasporto pubblico. È questo il dato che emerge dal Piano Urbano della Mobilità redatto dal Comune di Milano. A questo si aggiunge il fatto che, dato il gran numero di macchine circolanti, i mezzi pubblici milanesi sono fra i più lenti in Europa. La loro velocità media si aggira sui 21 km/h contro i 30 di Amburgo e Vienna. È stato persino calcolato che ogni anno la scarsa velocità commerciale provoca per la società una perdita economica di circa 450 miliardi. La prima a risentirne è proprio l'ATM con circa 50 miliardi di introiti in meno. E poi c'è il fattore salute. L'aria meneghina è una delle più inquinate d'Italia: i soggetti più a rischio sono i bambini e gli anziani. Bloccare il traffico una tantum, o ricorrere alle targhe alterne produce risultati soddisfacenti solo per un lasso di tempo limitato. Intanto, sempre secondo il Piano Urbano della Mobilità, per il 2010 se non verranno prese le dovute misure è previsto il collasso completo della circolazione nel nucleo centrale di Milano e un ulteriore aggravamento della condizione dell'aria, che diventerà praticamente irrespirabile.

Goggi: "L'obiettivo principale è stato migliorare la viabilità"

"Con la metropolitana siamo partiti dal niente. Metà dei mezzi pubblici sono poco inquinanti. Condivido le critiche alle metrotranvie. La Gronda non è un'autostrada. Faremo i parcheggi e le isole ambientali".

Stefania Aleni

Giorgio Goggi, lei è l'assessore al Traffico del Comune di Milano. Quali sono stati gli interventi effettuati dall'Amministrazione comunale negli ultimi anni per migliorare la viabilità e sviluppare il trasporto pubblico?

Abbiamo fatto molte cose. E tutto quello che abbiamo fatto va in effetti in questa direzione: migliorare la viabilità e sviluppare il trasporto pubblico.

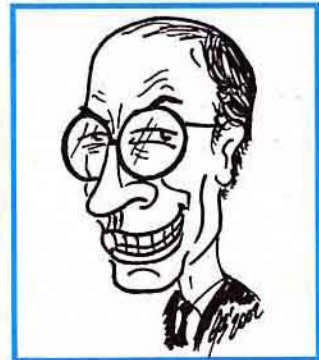
Però, ad esempio, di fermate di metropolitana nuove ne sono state fatte solo due... Altre due verranno pronte fra poco: una è la "Maciachini" e l'altra è la "piazzale Abbiategrasso". Nel 2003 si aprirà anche "Dateo" per il Passante ferroviario e forse a fine 2003 anche la "Stazione Vittoria".

In 5 anni 3 km sotterranea. Non le sembrano pochi?

Siamo partiti che era tutto fermo. Abbiamo avuto il finanziamento per finire la linea 3 fino a Comasina: la tratta è in costruzione (sarà aperta nel 2005). La linea 5 Garibaldi-Zara va in cantiere fra poco. Anche la linea 2 ad Assago andrà in cantiere entro l'anno. Inoltre, abbiamo fatto il nuovo piano dei trasporti, il piano della mobilità, dopo 25 anni che non c'era più.

Per quanto riguarda i mezzi di superficie che cosa è cambiato?

Abbiamo fatto una azione di cambiamento tecnologico dei mezzi. Ora più della metà sono poco inquinanti. Stiamo partendo coi lavori per un altro pezzo della corsia protetta 90-91 fino a Lotto. Abbiamo i cantieri aperti per le due metrotranvie Nord e Sud.



segue a pagina successiva

Molinaro: "Privilegiare subito i mezzi pubblici di superficie"

"Albertini ha riaperto il centro al traffico, ha reso più caro il tram e non ha fatto parcheggi. E ora privilegia ancora il traffico privato, adeguandovi la rete viaria con le Gronde. Occorre invece rafforzare subito il trasporto pubblico".

Marta Ottaviani

Valter Molinaro, consigliere comunale dei Democratici di Sinistra, che cosa ha fatto Albertini per il traffico a Milano?

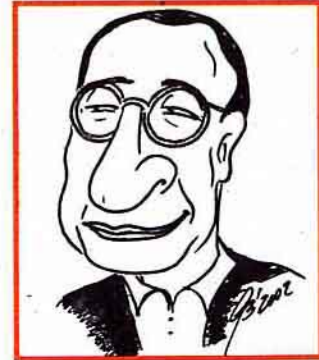
Purtroppo nulla di significativo. Da molti anni il traffico è il primo problema della città, la congestione, il disordine, l'inquinamento dovuti al traffico rappresentano lo scenario abituale della condizione urbana milanese. L'inquinamento atmosferico e acustico incidono, insieme allo stress, sulla salute dei cittadini.

Disordine e congestione: ci sono dati per capire la dimensione dei problemi?

Milano ha record negativi impressionanti se confrontati con città europee come Barcellona, Monaco, Vienna, Amburgo, Bruxelles e Stoccolma. Infatti ha la velocità media del traffico più bassa d'Europa, 21 km/ora; e il più alto indice di motorizzazione: oltre 700 veicoli ogni 1000 abitanti. Questo dato è circa il doppio di tutte le città europee citate. Inoltre abbiamo il primato per numero di autoveicoli immatricolati per ogni km di strada: 620. In più le auto provenienti dall'hinterland sono circa 800.000 al giorno, con un trend che continua a crescere di circa l'1% in più all'anno. Allo stesso tempo gli utenti del trasporto pubblico sono diminuiti negli ultimi dieci anni da 980 a 860 milioni.

Immagino che queste informazioni siano note anche alla Giunta...

Certo. Però il governo cittadino ha aspettato tre anni prima di formulare il nuovo Piano Urbano del Traffico (PUT) e non ha tratto la conclusione che il limite accettabile dell'uso dell'automobile



segue a pagina successiva



Tognoli: "Coordinare l'emergenza di oggi con le strategie a medio termine"

"La circolazione va gestita in modo flessibile: limitazioni temporanee al passaggio in zone di afflusso contingente, percorsi alternativi, agevolazioni per i mezzi pubblici, sensi unici provvisori, vigili regolatori del traffico".

Corrado Angione

Carlo Tognoli, lei è stato per molti anni sindaco di Milano, l'ultimo a fare un parcheggio in città! Qual è il suo giudizio su come è stato affrontato il problema del traffico a Milano in questi anni?

Ci sono stati molti ritardi, basti pensare ai parcheggi e al passante ferroviario. Ce ne saranno altri per la MM4, per il miglioramento dei mezzi su ferro Milano-Malpensa, per i collegamenti su ferro e su strada verso il nuovo polo fieristico di Rho-Pero. Per queste ragioni bisogna intervenire con la politica dei piccoli passi, che deve procedere in parallelo con la grande strategia.

all'una di notte i passaggi MM); modificare i sensi unici secondo le necessità.

Il sindaco ha già i poteri speciali per intervenire?

Con le leggi di riforma delle autonomie locali e l'elezione diretta, i sindaci hanno già

enormi poteri decisionali (basti pensare alla possibilità di emanare ordinanze per aprire e chiudere vie alla circolazione, per realizzare isole pedonali, per stabilire sensi unici, per fare percorsi protetti

per i mezzi pubblici e i taxi ecc...). Tuttavia con le modifiche introdotte dalla legge, si aggiunge che: "In casi di emergenza, connessi con il traffico e/o con l'inquinamento atmosferico o acustico, ovvero quando, a causa di circostanze straordinarie, occorrono particolari necessità dell'utenza, il sindaco può modificare gli orari degli esercizi commerciali, dei pubblici esercizi e dei servizi pubblici e, d'intesa con i responsabili territorialmente competenti delle amministrazioni interessate, gli orari di apertura al pubblico degli uffici pubblici legati al territorio". Tutto questo con ordinanze contingibili ed urgenti.

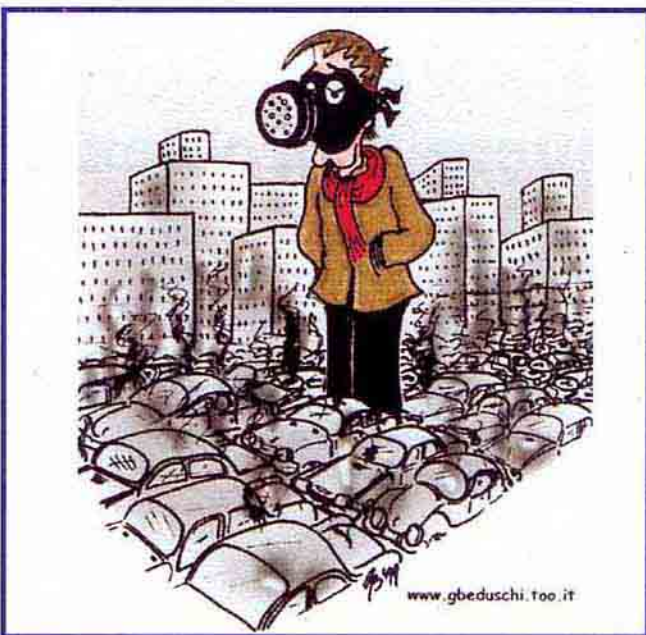
Qual è la Sua opinione sul ticket d'ingresso?

La prima questione da affrontare è quella degli ingressi in città. Bisogna adottare quei provvedimenti che, senza

segue a pagina successiva

Rota: "L'altra faccia del caos è l'inquinamento. In attesa delle auto pulite va ridotto il traffico privato"

"Oltre che aumentare l'uso del metano per il riscaldamento, occorre potenziare il trasporto pubblico. Inoltre la mobilità mediante le biciclette deve diventare strategica: in molte città europee è una realtà consolidata. Perché da noi no?"



Laura Pantucci

Se c'è un'associazione che si batte per la salubrità dell'aria e la qualità della vita, questa è Legambiente. E se c'è qualcuno che a Milano contesta il piano di mobilità, l'uso delle fonti energetiche, e propone soluzioni compatibili con la tutela dell'ambiente e della salute delle persone, questo è Ennio Rota, che di Legambiente è il responsabile milanese, nonché vicepresidente Lombardo.

A Milano finora che cosa è stato fatto contro l'inquinamento atmosferico? Praticamente niente. Qualcosa si sta muovendo solo nel campo della ricerca sulle energie sostenibili, ossia quelle inesauribili e non inquinanti. La proposta di Formigoni riguardo alle auto ad idrogeno, ossia auto non inquinanti perché dotate di un motore ad idrogeno che non necessita di benzina, è positiva, ma non è realizzabile nel breve periodo. Oggi per ottenere idrogeno si ricorre infatti ai combustibili fossili, mentre la soluzione ottimale prevede lo sfruttamento dell'energia solare, in grado di produrre idrogeno. L'idrogeno è sempre pulito, è l'energia illimitata del futuro, e la soluzione ottimale è quella di ottenerlo con l'energia solare attraverso un processo elettrolitico: lo si preleva dall'acqua separandolo dall'ossigeno, nel motore si

ottiene una ricombinazione dei due elementi in grado di produrre energia, il tutto senza emissione di gas nocivi dannosi. Basti pensare che dal tubo di scappamento di un'auto ad idrogeno esce vapore! Positivo è anche il contributo fino al 75 per cento che la Regione Lombardia dà ai cittadini che installano per l'approvvigionamento energetico il sistema solare termico; un po' inferiore è il contributo per il solare fotovoltaico. Si tratta comunque di somme decisamente più basse rispetto a quelle che si spendono per esempio in Germania, nonostante lì ci sia meno sole e piova più spesso.

Che cosa invece non è stato fatto? Innanzitutto il Comune di Milano non ha convertito a metano gli impianti di riscaldamento dei suoi stabili, che funzionano ancora a gasolio. Il metano è un gas naturale, ha lo svantaggio di emettere anidride carbonica (i famosi CO₂, clorofluorocarburi responsabili dell'effetto serra),



ma è meno inquinante, perché bruciando non disperde polveri né materie combustibili. Questo nonostante la Regione lo scorso anno abbia stanziato 22 miliardi per sostenere i lavori. Solo due Comuni, Cinisello e, se non ricordo male, Cologno, hanno operato la conversione. Milano non l'ha fatto, adducendo come scusa che c'erano problemi burocratici, ma è una spiegazione poco convincente. Per quanto riguarda le domeniche senz'auto, beh... Servono a ben poco! Al massimo contribuiscono a diffondere l'idea che si può stare senza macchina, ma l'inquinamento non diminuisce in modo decisivo. Le isole ambientali sono troppo ridotte, così come limitata è la sosta a pagamento per i non residenti. Una proposta più incisiva sarebbe quella di chiudere al traffico non solo il centro storico, ma tutta l'area fino ai bastioni. Altra cosa che non è stata fatta è la rete ciclabile, e dire che in campagna elettorale erano stati promessi 300 km di piste!

Che cosa si dovrebbe ancora fare per risolvere il problema dell'inquinamento? Oltre che aumentare l'uso del metano per il riscaldamento, a partire dagli uffici pubblici, occorre potenziare il trasporto pubblico, in tutti i modi: sia quello in superficie (con corsie preferenziali) sia quello sotterraneo. Difficile, ma auspicabile, è la conversione dal gasolio al metano per autobus e taxi. Allargare l'area pedonale ed estendere le soste a pagamento. Questi provvedimenti combinati renderebbero più efficiente il trasporto pubblico, meno inquinata l'aria e meno pericoloso l'uso della bicicletta. Inoltre la mobilità mediante le biciclette deve diventare strategica. In molte città europee è una realtà consolidata, non si vede perché da noi non sia possibile. Forse perché Albertini considera noi ciclisti un po' come dei pezzenti?

limitare la libertà di movimento dei cittadini, scoraggino l'uso non necessario dell'automobile in Milano. Come ministro per le Aree Urbane, presi una posizione critica nei confronti della tassa d'uso della rete stradale, poiché ritenevo (e ritengo) che la misura potrebbe essere iniqua e in ogni caso, senza un adeguato studio, anche inefficace. In ogni caso, se si volesse introdurre la "tassa d'entrata" in certe zone della città, è ovvio che

Alle metrotranvie vengono fatte molte critiche da parte dei cittadini. Per esempio, che dividono i quartieri in parti non comunicanti. Che risponde? Sono sempre previsti gli attraversamenti. Comunque concordo con molte critiche. Le metrotranvie hanno un impatto ambientale molto forte nella fase di costruzione: in pratica bloccano tutta la città. Noi però le abbiamo ereditate.

E non si potevano bloccare? Era troppo tardi: erano già finanziate dallo Stato. Volendo sostituire una metrotranvia con una linea sotterranea avremmo impiegato tre anni per la progettazione.

Passiamo a un argomento spinoso: Gronda nord e Gronda sud. La Gronda nord del precedente progetto era una autostrada. Quella che noi stiamo costruendo a tratti è una "strada interquartiere" con 50 impianti semaforici, non è collegata alle autostrade se non indirettamente, ha una capacità molto limitata, non è neppure una strada di scorri-

mento. La strada serve proprio per togliere il traffico pesante dai quartieri. Non esiste poi nessuna Gronda sud: esiste uno svincolo in piazza Maggi, ora uno dei punti più critici di Milano, una vera e propria camera a gas. Risolviamo il problema della congestione nella rotatoria (fino a 8000 macchine all'ora) con uno svincolo a tre livelli: sotterraneo nella direzione Cermenate-Famagosta, sopraelevato per l'uscita verso l'autostrada, a livello per il traffico locale.

Così non si attira più traffico? No, viene solo fluidificato il nodo. Quando sarà terminato gli abitanti avranno una situazione ambientale migliore.

È nota la vostra contrarietà alla chiusura del centro storico. Quali sono le vostre proposte per diminuire il traffico privato in centro? Stiamo estendendo la sosta a pagamento (ora nell'area fiera e a San Siro) a tutta l'area interna ai Bastioni entro sei mesi. Sosta a pagamento in superficie per i non residenti, limite

in città è stato abbondantemente superato. Al contrario l'idea di fondo del PUT è quella di adeguare a tali livelli la capacità del sistema stradale di Milano. Per questo vengono progettate opere stradali interne alla città, come la Gronda Nord, che divide decine di quartieri, da Cascina Gobba a Cascina Merlata. Anche quando si destinano risorse al trasporto pubblico, si scelgono quasi esclusivamente soluzioni realizzabili in alcuni decenni, come le nuove linee metro (linea 4 e 5).

Secondo Albertini il traffico si contrasta aumentando le strade? Purtroppo sì, ma questa strategia di incrementare le strade per "fluidificare" il traffico si scontra con un dato oggettivo: la città ha un territorio limitato ed è intensamente urbanizzata. Tale politica avrà quindi come conseguenza un ulteriore incremento del traffico privato in ingresso dall'hinterland e un peggioramento complessivo della qualità della vita. Albertini ha chiesto poteri speciali per il traffico quando con i poteri che aveva già a disposizione non è riuscito a realizzare un solo

parcheggio, ha peggiorato il traffico riaprendo il centro, ha aumentato il biglietto del tram... Dopo tutto ciò, adesso che ha i poteri speciali dice di non poter fare nulla perché non ha i soldi.

parcheggio, ha peggiorato il traffico riaprendo il centro, ha aumentato il biglietto del tram... Dopo tutto ciò, adesso che ha i poteri speciali dice di non poter fare nulla perché non ha i soldi.

Cosa propone l'opposizione in alternativa? Nel corso di questi anni l'opposizione di centro-sinistra ha proposto numerosi provvedimenti alternativi. Occorre innanzitutto avere la consapevolezza che il problema del traffico e della mobilità di Milano non si risolve intervenendo all'interno dei confini di Milano: se ogni giorno entrano a Milano 800.000 automobili, vuol dire che il nodo del traffico si deve affrontare ad un livello superiore a quello cittadino. In questi anni la destra, pur governando oltre a Milano anche la Provincia e la Regione, non ha realizzato nessun intervento per rafforzare il trasporto pubblico, razionalizzare il sistema tariffario tra Milano e i comuni della Provincia e tra il sistema ferroviario e il trasporto locale, come invece è stato fatto ad esempio a Genova. Nell'immediato bisogna aumentare l'offerta del tra-

sperto pubblico su gomma e rotaia, bisogna dare ai cittadini certezza di tempi e frequenze, accessibilità e trasparenza tariffaria del trasporto pubblico.

E per la città? Per la città non possiamo aspettare che tra 10 anni funzionino due nuove linee della metropolitana. Occorre da subito scegliere di rafforzare l'offerta di trasporto pubblico in superficie. Per questo bisogna realizzare corsie riservate. Ridurre il traffico privato con politiche di salvaguardia dei quartieri residenziali, isole ambientali e pedonali. Limitare la velocità del traffico privato con interventi sulla superficie stradale e per la sicurezza dei pedoni, favorire le politiche della mobilità "gentile" a zero inquinamento, come la bicicletta, in un ambiente urbano meno ostile per le due ruote. Questi interventi vanno poi coordinati con le strategie ambientali, con un piano di risanamento atmosferico della città agendo su tutti i fattori inquinanti generati dall'attività umana (traffico, produzione, riscaldamento, ecc.), con il piano energetico di cui Milano è attualmente sprovvista.

Tognoli: "Coordinare l'emergenza di oggi con le strategie a medio termine" (segue)

l'informazione dovrà essere fornita molto tempo prima (qualcuno ha parlato di qualche anno) unitamente alle contropartite che il Comune si propone di offrire agli utenti.

Sono in cantiere anche le nuove isole pedonali: Brera-Garibaldi e Ticinese. Dopo la fase sperimentale, si dovrebbe passare alla sistemazione definitiva. In corso Buenos Ayres dovrebbero essere allargati i marciapiedi, per rendere impraticabile la sosta in doppia fila e per favorire i pedoni.

Quali sono alcune delle strategie per il futuro? Già si parla, e giustamente, dell'ipotesi di un secondo passante, per i collegamenti sud-ovest/nord-ovest (Scalo Romana - Fiera - Certosa - Rho - Gallarate). Sarebbe un gran risultato se questo progetto potesse essere approvato in concomitanza della messa a regime del primo passante ferroviario. I problemi del traffico, in ogni caso, non potranno

essere mai completamente risolti, nemmeno in un decennio: con le difficoltà della circolazione dovremo convivere, per questo va previsto sempre un mix di misure, dal potenziamento del trasporto pubblico ad una strategia urbanistica policentrica, dalla realizzazione di parcheggi alle limitazioni del traffico privato, da nuovi sistemi logistici per la distribuzione delle merci alla separazione dei flussi, dalla diversificazione degli orari di lavoro (e quindi degli spostamenti) all'affitto a ore delle automobili.

Il CdZ del Centro storico propone

Il 13 febbraio scorso il Consiglio di Zona 1 - Centro storico ha approvato a larga maggioranza tre mozioni per la limitazione del traffico nel centro di Milano. Proposte da Ds, Margherita, Rifondazione Comunista, Verdi, Italia dei Valori, Miracolo a Milano le tre mozioni chiedono: la limitazione del traffico dentro le Mura Spagnole, precisando che l'accesso per il carico/scarico delle merci deve essere consentito in due fasce orarie, che alcune delle vie vanno pedonalizzate, che - per chi può circolare - la velocità massima deve essere di trenta all'ora nelle vie "strette"; l'incremento di almeno il 30 per cento delle frequenze dei mezzi pubblici; la utilizzazione del combustibile meno inquinante GECAM per tutti i mezzi pubblici; piani di quartiere per opere di protezione dei pedoni.