

AAA CERCASI IMPRENDITORE

INTERVISTA A ENZO MARI

♣ Di Paola Bernasconi

Milano e il design. Inizia così la chiacchierata con Enzo Mari, maestro anticonvenzionale del design italiano, alla vigilia del Salone del Mobile, l'evento che investe la città nella seconda settimana d'aprile, con frotte di giovani e meno giovani, italiani e stranieri che sciamano da uno showroom all'altro alla ricerca di novità, di pezzi storici e di presentazioni "da non perdere". Per vedere per esser visti, per ascoltare e per chiacchierare. Per esserci.

Una buona occasione per parlare di design con uno dei suoi maestri.

Tra breve inizierà la kermesse del Salone del Mobile. Cosa pensa che Milano possa ricevere dal design e cosa dare?

Prima di tutto dobbiamo chiarire cosa sia il design. Il design è la sintesi di una miriade di componenti diverse che vanno dalla tecnica alla filosofia. Obiettivo ambizioso, forse irraggiungibile, perché nessuno conosce e padroneggia tutto. In realtà il vero design è quello che modifica, anche di

poco, dei comportamenti.

Si riferisce agli utilizzi?

Non solo. Un oggetto di design può anche cambiare il sistema di produzione. Ad esempio si deve poter pretendere che sia prodotto nel rispetto dei lavoratori e dell'ambiente.

Ma spesso si accusano i designer di fare oggetti che costano troppo...

Costano il giusto, se si tiene conto di quanto detto prima e del valore che si deve dare all'idea e al progetto. Spesso i migliori prodotti di design non sono stati dei successi commerciali. Lo sono diventati alla lunga, dopo dieci, quindici anni.

In Lombardia, e a Milano in particolare, l'economia locale deve molto al design?

Ci sono molte imprese, spesso molto piccole, che producono oggetti di design. Purtroppo però la classe media sta scomparendo e, di conseguenza, anche il mercato di riferimento. Si

progetta e si produce per persone che oltre a poter acquistare devono essere anche in grado di comprendere il valore culturale del progetto. E sono sempre di meno.

Le imprese che ruolo giocano?

Il design non potrebbe esistere senza le aziende. L'imprenditore è un grande creativo. Non progetta forme, ma deve comprendere la potenzialità di un progetto e avere il coraggio per produrlo, rischiando del suo. È una figura che sta scomparendo. Un po' per provocazione ho messo un'inserzione su Domus (rinomata rivista di design e architettura, n.d.r.) per cercare uno.

Il designer che rapporto ha con l'impresa?

Molto stretto. Deve essere un dialogo continuo che consente di inventare anche nuovi modi di produrre. Quando si fa qualcosa ci si può limitare ad accettare le cose così come sono o al massimo ad odiarle. Ma, come dico anche nel libro appena uscito

(La valigia senza manico, Bollati Boringhieri, n.d.r.) anche un lavapiatti può cambiare il mondo se riflette su come può migliorare il lavoro che fa. Il design è un continuo misurarsi con obiettivi ambiziosi, anche utopici, che ti coinvolgono. Quando ero un po, più giovane mi toccava discutere con i tranvieri perché cercavo di portare una putrella da 100 Kg sul tram. Mi serviva per i miei progetti ed ero disposto a fare la fatica e ad affrontare la discussione.

Milano quindi ha giocato un ruolo importante?

Quando arrivai a Milano, subito dopo la guerra, mi ritrovai in una città bellissima, internazionale sotto tutti i punti di vista: c'erano persone di tutte le regioni d'Italia e di tutti i ceti sociali. C'erano gli artisti, gli intellettuali e gli operai. Era una città viva. Adesso si sta svuotando e progressivamente invecchia. Gli unici operai rimasti sono le badanti!

segue a pagina sette

LA CITTÀ "MINORE"

♣ Di Beniamino Piantieri

"Se i bambini potessero votare - si dice a volte, con il tono delle speranze ingenuche che la politica non conosce - le nostre città sarebbero senz'altro migliori". Questa è destinata a rimanere una speranza ingenua, nonostante nelle scorse settimane sia rimbalzato fino in Italia il dibattito svoltosi nel mondo anglosassone circa la possibilità di attribuire un qualche peso nelle decisioni delle amministrazioni locali ai desideri e ai progetti che i ragazzi hanno per le città in cui vivono e crescono.

Sappiamo bene ciò che i bambini milanesi desiderano. A scadenze regolari, in occasioni delle celebrazioni che non si negano a nessuna minoranza, servizi televisivi e pagine di quotidiani vengono dedicate ai loro desideri di una città con più alberi, con più spazi vivibili, con meno traffico e

segue a pagina due

SOMMARIO

- 2 BULLI E VITTIME
- 3 IL MONDO IN UNA SCUOLA
- 4/5 TIRA UNA BRUTTA ARIA
- 6 SPACE INVADERS
- 7/8 LE VOCI DELLA CITTÀ

STRANO MA VERO

Sarà colpa dei 192 milioni di euro che non arrivano da Roma, del taglio ai trasferimenti agli enti locali o dei vigili che non fanno abbastanza multe, ma i soldi nelle casse di Palazzo Marino sono pochi e il capitolo "spesa sociale" nel bilancio del Comune di Milano è sempre più esiguo.

Sarà colpa dell'euro, della recessione o semplicemente della cattiva sorte ma a

Milano i poveri sono in aumento: secondo l'ultima ricerca sono circa 162.000 su una popolazione di 1.247.000 residenti.

La maggior parte dei poveri milanesi sono anziani. Una vita difficile in una città dove anche il necessario - la casa e il cibo - è diventato un lusso per gli ultimi della fila. Ma grazie al Comune gli anziani che vivono all'ombra dell'Duomo

potranno godere dei servizi di una vera e propria beauty-farm, gestita da privati in una palazzina comunale, a tariffe "sociali": il 75% in meno rispetto a quelle di mercato.

Maria Antonietta, che poco prima della Rivoluzione francese a chi le faceva notare che il popolo di Parigi protestava per la mancanza di pane rispose di distribuire brioches, ne sarebbe fiera.

TIRA UNA BRUTTA ARIA

UN BILANCIO DELLA QUALITÀ DELL'ARIA, RILEVATA DAL LABORATORIO MOBILE DI CHIAMAMILANO QUESTO INVERNO...
IN ATTESA DI PROVVEDIMENTI STRUTTURALI

Nove campagne di rilevazione effettuate dal laboratorio mobile di Chiamamilano dal 22 settembre 2003 al 24 marzo 2004. 129 giorni di rilevamenti con 28 giorni di superamento della soglia di attenzione del PM10 (50 microgrammi/metrocubo) e 56 giorni di superamento di quella d'allarme (75 microgrammi/metrocubo). Per soli 45 giorni le polveri sottili sono state sotto la soglia d'attenzione. Sono stati un autunno e un inverno meno inquinati di quelli dell'anno precedente? Analizzando andamento e concentrazioni degli inquinanti per soli numeri e statistiche sì, anche se, a nostro giudizio, siamo solo riusciti a passare da una situazione pessima (quella dell'anno scorso) ad una situazione cattiva (quella di quest'anno). Tenendo conto che questo miglioramento è essenzialmente dovuto a condizioni meteorologiche favorevoli alla dispersione degli inquinanti - cioè maltempo -, si può affermare che la situazione, per quanto riguarda la produzione di inquinanti non è sostanzialmente cambiata. Degli inquinanti si conosce bene

quasi tutto: da chi sono prodotti e in che percentuale, quali sono le quantità dannose e che effetti hanno sulla nostra salute, eppure sembra che l'unico rimedio sostanziale messo in atto per diminuirne l'accumulo nelle nostre città sia quello di fare la danza della pioggia. Ci riferiamo in particolare al PM 10, le polveri sottili, senza dubbio uno dei più dannosi tra gli inquinanti, della cui produzione è responsabile per il 70% il traffico autoveicolare, con una fortissima incidenza dei motori diesel. Ebbene, non ci sembra che si possa affermare che il numero di veicoli circolanti in città sia diminuito, anzi, negli ultimi anni il pendolarismo automobilistico verso Milano è fortemente aumentato e qualunque tentativo di gestire il traffico commerciale di carico e scarico merci si è rivelato un fallimento. E' vero che come novità rispetto l'anno scorso la Regione ha introdotto il "blocco" dei veicoli non catalizzati nel periodo invernale. Purtroppo quest'iniziativa ha coinvolto un numero troppo esiguo di veicoli per ottenere risultati efficaci, tanto è vero che ap-

pena le condizioni meteo sono state sfavorevoli si sono superati agevolmente le soglie di allarme né più e né meno come l'anno scorso. Affermare che l'inquinamento è diminuito grazie a questo provvedimento e al blocco programmato di qualche domenica è a nostro avviso quantomeno ottimistico. Le esperienze di questi ultimi decenni hanno dimostrato che per ottenere delle diminuzioni significative di inquinanti è necessario che intervengano grosse modifiche nelle tecnologie e nei costumi di chi le utilizza. La sostanziale diminuzione del monossido di carbonio per esempio, è stata ottenuta dall'introduzione della marmitta catalitica ed in generale il miglioramento delle tecnologie dei motori a combustione interna ha fatto sì che un'autovetture di nuova generazione sia meno inquinante rispetto al passato. Il problema sta nel fatto che questo beneficio è in parte annullato dalla continua crescita dei mezzi in circolazione che, oltre all'inquinamento atmosferico, contribuiscono in maniera determinante anche all'inquinamento acustico che è un altro sgradito

compagno di chi vive in città. E' ovvio quindi che per diminuire le polveri sottili, l'unico intervento che possa ottenere risultati significativi in tempi ragionevoli è quello di intervenire con provvedimenti strutturali - che non possono ridursi a meri blocchi del traffico - sulla circolazione delle autovetture; provvedimenti strutturali che sono costantemente evitati da chi ha il dovere di sviluppare politiche della mobilità ma anche di tutelare la salute dei cittadini. Nell'attesa di provvedimenti strutturali e miglioramenti tecnologici, i cittadini dovranno rassegnarsi a constatare sulla propria pelle l'aumento delle patologie indotte dallo smog con buona pace degli epidemiologi che non faranno altro che aggiornare le loro statistiche sui decessi indotti dall'inquinamento. Con la mancanza di provvedimenti più incisivi, se il prossimo inverno le condizioni meteorologiche saranno più favorevoli all'accumulo di inquinanti, se avremo cioè delle belle giornate, il passaggio da una situazione cattiva ad una pessima sarà inevitabile.

ALCUNE CAMPAGNE DI RILEVAMENTO DEL PM 10 EFFETTUATE DA CHIAMAMILANO QUESTO INVERNO

ZONA 7 Via Ponte del Giuscanso	
Data	µg/m3
3/10/2003	21.20
24/10/2003	38.40
25/10/2003	41.60
26/10/2003	66.80
27/10/2003	74.30
28/10/2003	92.20
29/10/2003	63.10
30/10/2003	70.40
31/10/2003	57.30
01/11/2003	40.30
02/11/2003	42.30
03/11/2003	84.40
04/11/2003	96.20
05/11/2003	101.70

ZONA 9 Viale Suzzani	
Data	µg/m3
7/11/2003	16.50
08/11/2003	24.30
09/11/2003	42.80
10/11/2003	116.00
11/11/2003	138.00
12/11/2003	45.50
13/11/2003	80.60
14/11/2003	161.40
15/11/2003	127.30
16/11/2003	122.60
17/11/2003	79.60
18/11/2003	85.10
19/11/2003	129.80

ZONA 1 Via Vico	
Data	µg/m3
1/12/2003	62
12/12/2003	79
13/12/2003	101
14/12/2003	67
15/12/2003	18
16/12/2003	25
17/12/2003	72
18/12/2003	104
19/12/2003	84
20/12/2003	137
21/12/2003	90

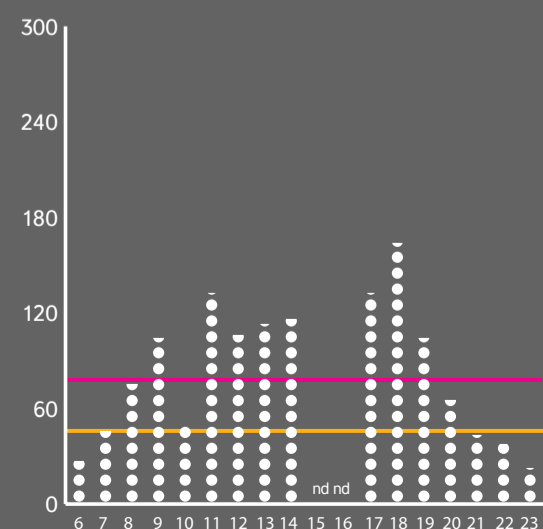
ZONA 3 Via Settembrini	
Data	µg/m3
14/01/2004	104,13
15/01/2004	34,38
16/01/2004	55,08
17/01/2004	93,60
18/01/2004	40,32
19/01/2004	36,72
20/01/2004	49,86
21/01/2004	86,13
22/01/2004	99,45
23/01/2004	56,70
24/01/2004	75,06
25/01/2004	75,60

Zona 8 Via Quarenghi	
Data	µg/m3
27/01/2004	74,43
28/01/2004	54,99
29/01/2004	27,00
30/01/2004	54,18
31/01/2004	79,11
01/02/2004	82,53
02/02/2004	82,26
03/02/2004	131,04
04/02/2004	175,68
05/02/2004	109,37
06/02/2004	101,41
07/02/2004	77,94
08/02/2004	51,48

OTTOBRE 2003 - MARZO 2004: 129 GIORNI DI RILEVAZIONE, PM10 PER 56 SOPRA LA SOGLIA DI ALLARME

RILEVAZIONE PM 10

Via Gabbro
6 marzo 2004
23 marzo 2004
dalle 0.00 alle 24.00



Attenzione: 50 µg/m3
Allarme: 75 µg/m3

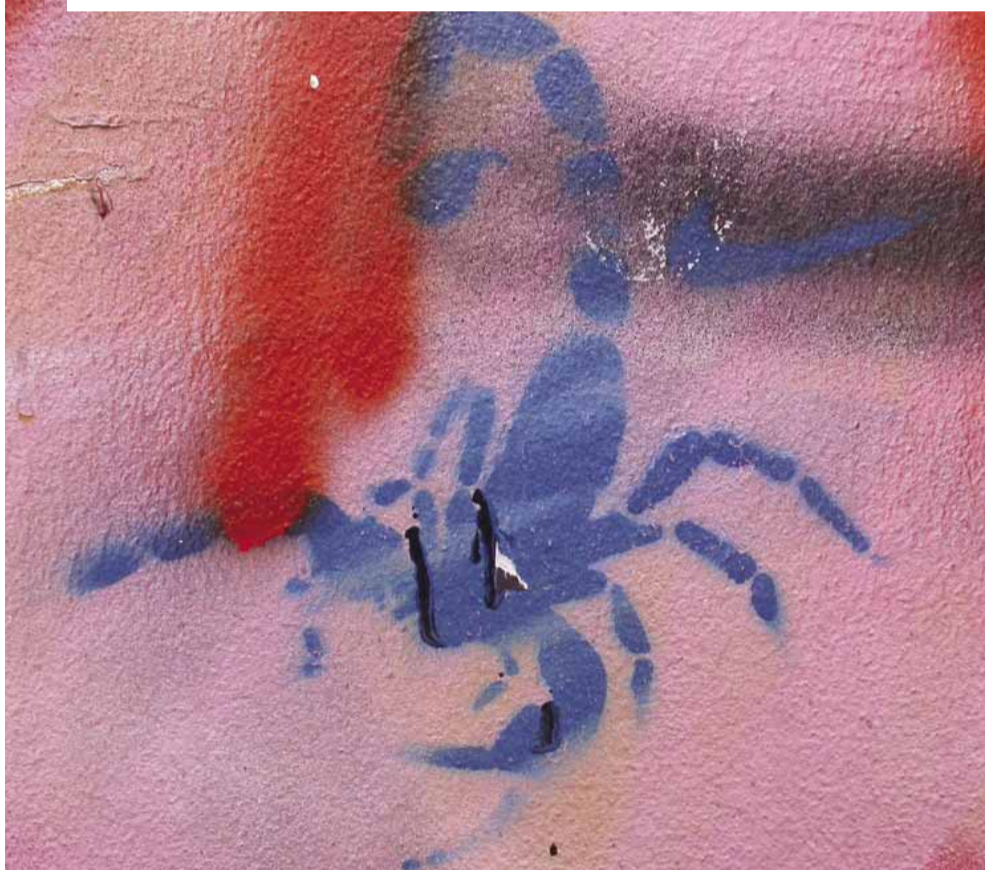
Data	µg/m3
06/03/2004	26,55
07/03/2004	45,90
08/03/2004	75,33
09/03/2004	103,86
10/03/2004	49,86
11/03/2004	132,57
12/03/2004	106,20
13/03/2004	112,86
14/03/2004	116,19
15/03/2004	nd
16/03/2004	nd
17/03/2004	132,12
18/03/2004	163,80
19/03/2004	104,04
20/03/2004	65,34
21/03/2004	43,11
22/03/2004	37,71
23/03/2004	22,50

Giorni sotto la soglia di attenzione (<50 microgr/m3)	Giorni sopra la soglia di attenzione (>50 microgr/m3)	Giorni sopra la soglia di allarme (>75 microgr/m3)	Totale
45	28	56	129
34,9%	21,7%	43,4%	100%

SPACE INVADERS

Ovvero quando il marketing usa abusivamente gli spazi della città

Cosa spinge le multinazionali a farsi pubblicità imbrattando i muri della città con spray e adesivi? La crisi ha colpito i loro budget pubblicitari e non si possono più permettere gli spazi a pagamento? Oppure è colpa delle agenzie di pubblicità, i cui art director, cercano uno sfogo poco rischioso alla loro voglia di evasione?



AAA CERCASI IMPRENDITORE segue dalla prima

Ma la città influenza così tanto il progettista?

Tutti siamo influenzati dal luogo in cui viviamo, sia che siamo quelli che producono che quelli che consumano. Le città sono una sorta di enormi karaoke formali. Mentre chi canticchia una canzone passeggiando in bicicletta può commuoverci o farci sorridere, chi costruisce semplicemente imitando, come se cantasse canzoni di altri, ci danneggia perché impoverisce l'ambiente in cui viviamo quotidianamente. Ma c'è anche di peggio.

In che senso?

In questo periodo frequento molto il Giappone. Ci sono alcuni enormi edifici, che possono contenere fino a 10.000, 15.000 persone, dedicati al pacino. Li ho visitati, incuriosito, e mi sono trovato di fronte a migliaia di persone che, sedute davanti a un grande schermo che assomiglia ai vecchi flipper giocano. Il gioco consiste nell'acquistare una scatola che contiene un migliaio di biglie. Si inseriscono le sfere che automaticamente, una ad una, vengono fatte cadere lungo un percorso. Talvolta, assolutamente casualmente, si accendono delle luci che danno punti. Se si raggiunge il punteggio si vince. Si vince un'altra scatola di biglie. Questo scenario mi preoc-

cupa. Spero non ci si ritrovi a essere come le biglie che fortunatamente fanno accendere delle luci della città mentre un pubblico lontano ci guarda: una sorta di metafora del futuro del salone del mobile.

Enzo Mari (1932), designer di fama internazionale, ha posto da tempo al centro della sua molteplice attività il significato dei termini «forma» e «progetto». Da filologo del linguaggio delle arti visive ha scelto di occuparsi di design, consapevole della necessità di influire sulla cultura di massa nel senso di un progetto globale di qualità.

LE VOCI DELLA CITTÀ

STRISCE PERICOLOSE

(02-03-2004)
Città Studi / Vivibilità / presente

L'attraversamento pedonale di via Bassini all'altezza del civico 43 è estremamente pericoloso...per tre motivi: 1. la posizione: nel tratto più ampio della strada; 2. la velocità delle auto. raramente nei limiti dei 50 km/h. 3. i veicoli (anche pesanti) che parcheggiano in doppia fila (sempre!) e che impediscono di vedere i veicoli che sopraggiungono.

Alberto

DEGRADO NAVIGLIO PAVESE

(02-03-2004)
P.ta Genova / Vivibilità / presente

Segnaliamo che la situazione di sponde, acque ed alveo del Naviglio Pavese, ancora in asciutta nel tratto che segue la chiesa di Via Darwin - Conchetta, è assolutamente insostenibile.

Sporcizia e oggetti di vario tipo si stanno accumulando anche a seguito dell'interruzione del deflusso delle acque dalla chiesa già citata.

Abbiamo fatto presente lo stato in cui versa il canale ai referenti della Segreteria del Master Plan dei Navigli, i quali ci hanno assicurato che avrebbero informato gli attuali responsabili della gestione dei Navigli, in altre parole il "Consorzio Villorosi", che però finora non è intervenuto. Aggiungiamo che le sponde non sono oggetto d'interventi di pulizia da più di un anno (autunno 2002) e ciò ha aumentato lo stato di degrado e l'assenza di qualsiasi forma di decoro e d'igiene.

Ci meravigliamo che non esistano controlli periodici e non si obblighi chi ne ha l'incarico ad eseguire i propri compiti per cui è pagato, dal momento che la più volte citata "Società Consortile" non sembra essere ancora attiva. Invitiamo anche il

competente Ufficio dell'A.S.L. a verificare lo stato delle parti indicate che richiederebbero, a nostro parere, un serio intervento di pulizia.

Ci auguriamo che tutto ciò possa avvenire nel più breve tempo possibile.

BASTEREBBE RISPETTARE LA LEGGE

(03-03-2004)
Tutta Milano / Ambiente / presente

C'è una legge (firmata dall'on. Rutelli, la 113 del 1992) che prevede che i Comuni piantino un nuovo albero ogni qualvolta avviene una nascita di un bimbo. Ad oggi, il Comune di Milano (insieme alla quasi totalità dei Comuni nel territorio nazionale) non ha provveduto a piantare un bel niente, nemmeno un cespuglio di erbacce (quelle crescono spontanee grazie all'incuria, senza bisogno di nessuna legge!).

Quindi, ben vengano i parcheggi sotterranei (tanto, anche se non ben vengano, li fanno lo stesso!), a patto che il Comune si impegni a ricoprirli di alberi una volta terminati i lavori.

E che venga previsto sopra il parcheggio uno strato di terra che permetta agli alberi di crescere perché non è possibile pensare che un albero possa affondare le sue radici in 50 cm. di terra!!

E come propone il presidente di LegaAmbiente di Milano, chiamare ogni albero piantato con il nome del neonato milanese!

La legge c'è, il posto dove piantare alberi anche, la voglia di verde non è mai terminata.

Manca la volontà del Comune di fare qualcosa "PER" il cittadino e non solo "CONTRO" il cittadino.

Paolo

CASCINA CASE NUOVE

(03-03-2004)
S. Siro / Ambiente / presente

Siamo abitanti della Via don Gnocchi situata nelle immediate vicinanze della Cascina Case Nuove e siamo assolutamente contrari al progetto presentato dal Presidente del CDZ7 Cioffi in merito. Questo progetto, oltre alla ristrutturazione costosissima della Cascina circa 7 milioni di Euro per recuperare 2000 mq, riporta una proposta viabilistica che danneggia irrimediabilmente il quartiere. Noi da più di un anno abbiamo presentato delle controproposte al CDZ7 ed al Comune, rimaste senza risposta, sottoscritte da numerosi cittadini ed abbiamo richiesto una riunione tra CdZ e Quartiere rimasta inascoltata. Abbiamo lavorato seriamente a favore della collettività e quale è la risposta del Dottor Cioffi: presentare un progetto in modo autoritario.

Luigi Ciampitti

CASCINA CASENUOVE

(05-03-2004)
S. Siro / Ambiente / presente

Come Legambiente Milano Ovest abbiamo condiviso la battaglia del comitato di residenti, di cui fa parte l'ing. Ciampitti, per la difesa del parco giochi di via Monte Baldo. Attualmente appoggiamo quanto lui e altri stanno facendo per risolvere i problemi di inquinamento causati ai cittadini di Figino e San Siro dalla presenza dell'inceneritore Silla 2.

Non condividiamo però la posizione negativa da lui espressa circa il recupero della Cascina Casenuove, un progetto che, se si realizzasse davvero, diventerebbe un fiore all'occhiello per il quartiere, oltre che un esempio di recupero di un patrimonio storico della città (il che purtroppo non

è ancora stato fatto per un edificio di pregio architettonico anche maggiore come la scuderia De Montel). Oltretutto si tratterebbe di un progetto di utilizzo a fini pubblici di un edificio per la cui salvaguardia si sono mobilitati molti residenti. Quindi temo che il punto di vista dell'ing. Ciampitti (non me ne voglia per questo sospetto, anzi spero che mi smentisca) nasconda una sorta di disinteresse verso un edificio che giudica di poco pregio e indegno di essere recuperato. Quanto alla viabilità, anche qui è meglio intendersi sul punto di vista da cui si parte, ovvero se le strade urbane debbano essere di esclusivo dominio del traffico automobilistico, o se invece il verde, i pedoni e i ciclisti debbano avervi maggiore diritto di cittadinanza: è ovvio che noi ci attestiamo su questa seconda posizione. Quindi qualsiasi discorso sulla mobilità, a partire dalla regolamentazione delle soste che tante critiche, alcune delle quali anche inopportune, ha sollevato in zona, non può non prescindere dal presupposto che non venga creato un nuovo indotto di traffico all'interno di una zona residenziale già tartassata. Con questa premessa, qualsiasi nuova funzione di carattere sociale e culturale non può che essere la benvenuta e dare nuova vitalità al quartiere.

Patrizia Binda Basso

LETTERA APERTA AL SINDACO

(05-03-2004)
P.ta Genova / Ambiente / presente

La Darsena è un luogo di grande importanza e rilevanza storico-urbanistica della città di Milano nonché "nodo" e "cerniera" funzionale di tutto il "sistema" storico della rete dei Navigli milanesi e pavesi ma anche "luogo" assai noto e "vivo" della memoria storica degli abitanti e dei milanesi. Molti cittadini si stanno chiedendo: Perché un progetto di sviluppo della qualità urbana di una zona di Milano come i

Navigli e il Ticinese, deve partire da un parcheggio a rotazione orario di oltre 700 macchine sotto la Darsena? Perché su uno dei simboli di Milano non si può fare un progetto partecipato, discusso e condiviso dalla città? Perché la funzione della Darsena di Milano è definita prima e al di fuori del master plan dei Navigli? Non si pregiudica o si vincola così l'intero futuro progetto? La darsena non è forse l'area più pregiata, la porta e il marchio di presentazione di qualsiasi futuro progetto che sviluppi l'area dei Navigli e il riuso delle sue acque? -La Darsena è un patrimonio storico/culturale di Milano, unico nel suo genere, ed è doveroso da parte delle Amministrazioni che governano e governeranno la città conservare le sue caratteristiche che ne fanno uno dei luoghi più apprezzati e amati dalla città, dai cittadini e dai turisti. Qualsiasi intervento in aree di questo pregio devono essere soggette a progetti e idee su cui concorrono e si confrontano le migliori capacità di progettazione cittadine e internazionali -Il parcheggio, realizzato sotto le acque della Darsena, è improponibile e non funzionale all'idea che questo luogo possa diventare il porto di Milano: l'idea di porto è solo una bella metafora. Se mai avverrà che privati, società di navigazione, società di affitto di imbarcazioni (tipo house boat) possano riprendere la navigazione e offrire servizi turistici sull'asse Locarno - Ferrara e abbiano successo, il vero porto logistico con gli attrezzaggi, le manutenzioni, i servizi, le stazioni carburanti, le soste delle imbarcazioni, i parcheggi dovrà essere fatto in una zona decentrata (chi può pensare che possa essere fatto sulla darsena?). E inoltre per un tale progetto quanti e quali sono gli operatori contattati e interessati? Cosa ne pensano? -Cosa si modificherà del comprensorio dei Navigli, delle sue acque, delle sue rive, delle aree verdi superstiti, delle strutture

LE VOCI DELLA CITTÀ

artigiane che nonostante tutto popolano la sua area? Rimarranno gli artisti che hanno eletto i Navigli a loro sede? La zona dei Navigli diventerà un parco urbano e provinciale che valorizzi il paesaggio, la qualità urbana, il riuso ecologico delle acque e delle sue sponde? Come si modificherà l'equilibrio degli insediamenti economici e residenziali, la sua antica vocazione artistica e di mercati? Sarà un'occasione di decentramento che si accompagni ad un inserimento diverso e più equilibrato dei locali notturni che oggi gravitano solo sulle Alzaie e sulle strade che circondano la Darsena? Perché si parte dalla progettazione di un parcheggio a rotazione in project financing la cui unica finalità è di soddisfare le esigenze di una zona troppo ricca di luoghi per il "divertimento" e, per di più, di modesta qualità? Un parcheggio a rotazione sotto le acque della darsena è infatti solo congeniale al mantenimento dell'attuale assetto dei locali notturni e incrementerà la pressione per l'apertura di nuovi esercizi; non porterà vantaggio agli altri operatori diurni (il parcheggio già esistente è praticamente inutilizzato durante il giorno)

- Perché far attraversare zone centrali di Milano per frequentare i locali dei Navigli o per passeggiare sulle Alzaie? Con gli stessi soldi non è forse meglio utilizzare parcheggi in zone decentrate e di interscambio con i mezzi pubblici? Non solo, al posto del costo del parcheggio orario sotto la darsena (3 ore = 4,5 Euro) è possibile predisporre servizi pubblici alternativi come i Radiobus o utilizzare servizi privati che congiungano i parcheggi di interscambio e la Darsena

- E' coerente il parcheggio con le limitazioni di traffico che l'Amministrazione sta attuando nella zona (Corso San Gottardo e Ripa Ticinese ad esempio)? I parcheggi a rotazione normalmente richiamano ancora più traffico mentre la zona non è dal punto di vista viario adatta a ricevere un traffico quantitativamente più elevato. Già oggi si è al punto di saturazione. Poche sono, infatti, le vie d'accesso alla Darsena e in ogni caso strade strette realizzate in altri tempi per un altro tipo di viabilità. Senza tener conto che l'incremento di traffico porterà inevitabilmente all'aumento dei livelli di inquinamento ambientale (atmosfera ed acustico), tema su cui l'Amministrazione Pubblica ha espresso la volontà di intervenire.

- Si realizza un Maxiparcheggio a rotazione sotto la Darsena, un luogo pregiato e di

alto valore storico con i poteri commissariati? Un luogo come questo richiede idee, discussioni, deve creare identità e appartenenza alla città. Questa procedura adottata per la sua progettazione appare arrogante e poco rispettosa delle richieste e delle aspettative di chi abita e intende ancora abitare in questo quartiere.

Perché non sospendere l'attuazione del progetto e non ripensare, attraverso una progettazione partecipata, ad interventi che siano inquadrati in un piano paesistico che tenga conto delle specificità di un luogo che comprende la Darsena e i Navigli? Tutti questi dubbi ci sembrano ragionevoli!

La Darsena e i Navigli meritano un grande progetto, partecipato e condiviso, un concorso tra le migliori idee. Un progetto che sappia sviluppare la qualità urbana e nuove opportunità di crescita economica e sociale, per una città per tutti e di tutti.

CUBETTI DI PORFIDO PERICOLOSI

(07-03-2004)

Zona 3 / Vivibilità / presente

A che servono i cubetti di porfido del marciapiede se al sabato e al martedì vengono sradicati dai mezzi degli ambulanti parcheggiati?

Il marciapiede è diventato un pericolo.

Sarebbe opportuno levare i cubetti e mettere una bella colata di catrame, per la incolumità delle nostre cavie.

Ernesto Teruzzi

NUMERI TELEFONICI FANTASMA

(09-03-2004)

Tutta Milano / Comunicazione / presente

Occuperei troppo spazio se dovessi compilare la lista degli enti pubblici e non - indicati nell'elenco telefonico o in altri luoghi - con i quali non si riesce a comunicare telefonicamente: passano i minuti, tanti, troppi, ma l'utente non riesce a collegarsi con l'ufficio desiderato. Si compone il numero, si ascolta musica classica (se non altro ci facciamo una cultura musicale...!!), talvolta si ha la fortuna di ascoltare una vocina registrata che ci conduce in meandri e labirinti telefonici nei quali è difficile districarsi (in questi giri il più delle volte la linea cade), raramente riesci a parlare con una voce umana.

E tu, povero utente, a volte con problemi di deambulazione o senza nessuno che ti possa dare una mano, paghi bollette paurose e alla fine devi necessariamente prendere l'autobus e andare sul posto per avere le informazioni che ti occorrono.

Anche se si trova il personale dei call center (vedi Amsa, Inps, etc) il problema segnalato non viene risolto. Tutto resta lettera morta ("telefonata morta") e non si sa con chi prendersela: si ha davanti l'ignoto, il nulla.

Sappiamo benissimo che la popolazione anziana in città e tali disservizi creano grande disagio.

Nel nostro mondo che viaggia con Internet esistono anche quelli che non dispongono della Rete, dei fax e dell'email, i nuovi "analfabeti" della storia moderna. Quale soluzione è possibile per quelli che a malapena possono affrontare il traffico cittadino perché hanno piedi dolenti o le gambe che si piegano a fatica?

Quale rimedio applicare perché l'attivazione telefonica dei numeri "fantasma" diventi efficace e valida?

Luciana Cella Guffanti

DARSENÀ: SCAVI ARCHEOLOGICI

(10-03-2004)

P.ta Genova / Ambiente / presente

Siamo ben lieti che i lavori di scavo sul terrapieno della Darsena di Porta Ticinese, condotti sotto la guida competente della Soprintendenza per i Beni Archeologici, abbiano portato al ritrovamento - come prevedibile - di importanti e significativi reperti delle Mura spagnole (parzialmente demolite e, in parte, interrate già a partire dai primi lavori attorno alla Darsena effettuati nel 1817-18 e ripresi successivamente, e conclusi, nel 1918 dalla Azienda Portuale di Milano).

Questo ritrovamento non fa che confermare che l'area della Darsena costituisce non solo un ambito urbano di notevole interesse storico, paesistico ed ambientale, ma anche un luogo di elevato interesse archeologico che va, sempre più chiaramente, salvaguardato e tutelato anche sotto questo profilo.

Poiché le Associazioni e i Comitati che rappresentiamo sono altamente interessati a tutto ciò che riguarda la tutela e la difesa della memoria storica del sistema dei Navigli milanesi e in particolare della Darsena di Porta Ticinese che ne rappresenta il centro e il fulcro,

chiediamo di sapere

1) se i lavori di scavo e di ricerca archeologica debbano ritenersi completati e conclusi o, se per caso, non debbano ancora essere ripresi e completati per accertare, ad esempio, se altri reperti del preesistente "bastione" che si affacciava sulla Darsena esistano ancora sotto l'odierno bacino;

2) se è possibile venire ufficialmente a conoscenza dei risultati dei lavori e dei rilievi effettuati dalla Soprintendenza;

3) se il ritrovamento di questi reperti sia tale - come noi pensiamo - da dover richiedere la sospensione di qualsiasi lavoro sull'ambito della Darsena in attesa dell'accertamento della compatibilità di qualsiasi progetto di intervento con i ritrovamenti effettuati;

4) come la Soprintendenza intenda procedere riguardo i progetti di intervento interessanti la Darsena già presentati dal Comune di Milano.

Roberto Prina - Coordinamento Comitati Zona Sud

DACCI IL NOSTRO PARCHEGGIO

(10-03-2004)

P.ta Genova / Trasporti / presente

Abito in via Savona e lavoro nell'hinterland milanese e per la tipologia di lavoro non posso usare i mezzi pubblici. Non posso permettermi l'acquisto di un box ai prezzi correnti. Il mio rientro a casa prevede circa 30/40 minuti di percorso automobilistico ed altrettanto per il parcheggio. Abitando al confine delle strisce gialle assisto al riversarsi nelle aree adiacenti di coloro che non hanno titolo al parcheggio in zona dedicata. Leggo delle liti isteriche che impediscono la costruzione del parcheggio sotto la darsena senza proporre soluzioni alternative. E' sotto gli occhi di tutti lo spazio, parzialmente utilizzato per parcheggio a pagamento, limitrofo alla stazione di Porta Genova. L'area godibile è nettamente superiore a quella attualmente utilizzata per gli scopi in oggetto. La soluzione è a portata di soddisfazione dei bisogni dei cittadini a meno che non sia in corso la lottizzazione dei "soliti noti".

Armando Pavan

PEDONALIZZARE VIA SAVONA

(18-03-2004)

P.ta Genova / Vivibilità / futuro

Abito in via Savona. Come molti di voi sapranno via Savona, via Tortona, via Bergognone sono state invase negli ultimi anni da nuovi locali alla moda, bar, ristoranti, pub, centri design, con grande disagio per gli abitanti del quartiere. Ci adattiamo faticosamente, ma forse sarebbe comunque utile pedonalizzare tutta l'area così come è avvenuto in Corso Como.

Michele Giannoni

PIAZZA ARGENTINA SENZA SOSTA

(19-03-2004)

P.ta Venezia / Trasporti / presente

I paletti che hanno invaso da qualche settimana Piazza Argentina sono davvero deturpanti, ma hanno ottenuto l'obiettivo di dissuadere gli automobilisti a parcheggiare sulla piazza. Una cosa brutta, ma molto utile!!

Iliaria Riboldi

PARCHEGGI PER LE "DUE RUOTE"

(22-03-2004)

Zona 9 / Trasporti / presente

Con l'introduzione degli spazi per la sosta riservata ai residenti e quella a pagamento non sono stati riservati che pochi posti per le "due ruote". I residenti non sanno più dove parcheggiare regolarmente i propri mezzi: non si rilasciano pass per le "due ruote", negli spazi riservati ai residenti è vietato, negli spazi a pagamento sarebbe possibile (anche se ingiusto), ma i cartellini "gratta e sosta" verrebbero portati via dal vento, mentre quelli a elettronici a scalare sarebbero ancor più facilmente sottratti dai passanti.

Renato Baffico



WWW.CHIAMAMILANO.IT

Sul sito potete trovare ogni settimana il notiziario con l'editoriale, l'inchiesta e gli appuntamenti. Le segnalazioni, le proposte e i progetti di cittadini, comitati e associazioni e soprattutto lo spazio per inserire sulla mappa di Milano le vostre segnalazioni e i vostri progetti.

CHIAMAMILANO GIORNALE

Periodico mensile registrato presso il Tribunale di Milano n°31 del 28 gennaio 2003

Direttore responsabile Enzo De Bernardis
Redazione: Stefania Aleni, Pierfrancesco Barletta, Francesco Cavalli, Claudio Paggi, David Pasquali, Beniamino Piantieri, Paolo Pinardi, Leonardo Rosato Rossi.

Progetto grafico LEFTLOFT
Stampa LEVA ARTI GRAFICHE spa

Fondazione CHIAMAMILANO
Via G. De Grassi 15
20123 - MILANO Tel: +39 02 48 51 95
23 Fax: +39 02 48 19 66 36 Scrivi alla redazione:
chiamamilano@chiamamilano.it