

# CHIAMAMILANO

## GIORNALE

Anno 2 numero 6 FEBBRAIO 2002

# SAN VITTORE, CITTÀ NELLA CITTÀ

✦ Di Beniamino Piantieri e Pierfrancesco Barletta

Parole, parole, parole. Questa la sintesi della discussione sull' indulto, indultino. In parlamento il provvedimento di clemenza per i detenuti delle carceri italiane, richiesto da più parti, è stata bloccato da considerazioni becere di bassa lega: la paura dell'impopolarità. Della situazione esplosiva delle carceri siamo andati a parlarne con Luigi Pagano, direttore del carcere San Vittore di Milano. 'O direttore come lo chiamano da queste parti è un uomo di grande intelligenza che da tredici anni gestisce una situazione molto difficile, viste le condizioni di sovraffollamento della struttura carceraria milanese. Infatti gli "ospiti" di San Vittore sono 1800 per una capienza massima di circa 900 :il doppio. In molti sono a credere che senza un dirigente dello stato attento e capace come il Dott. Luigi Pagano le condizioni di vita all'interno del carcere milanese sarebbero di gran lunga peggiori.

Continua a pagina 5

## ✦ PROBLEMI DI TRAFFICO

✦ Di Giuseppe Genna

Calvairate, ancora, il quartiere popolare che si attraversa per uscire a sud della città: grandi colossi orizzontali, oceanici, targati Aler, dove si annidano animali insidiosi, oscuri: uomini. Il dedalo delle cantine dei grandi casamenti popolari: nel buio le zaffate di orina sembrano iridescenti, la polvere gialla antiratto illumina corridoi ad angolo acuto, svolte sotterranee imprevedibili e sceme. Il caso a cui stava lavorando l'ispettore Guido Lopez, dell'Investigativa di via Fatebenefratelli, non aveva niente a che vedere con quel glomerulo edile di filacci sporchi e vuoti.

Continua a pagina 4

## SOMMARIO

- Pagina 2-3 **IN MEZZO AL TRAFFICO**  
 Pagina 4 **UN LOSCO TRAFFICO**  
**DATI INQUINAMENTO (PM<sub>10</sub>)**  
 Pagina 5 **INTERVISTA A PAGANO**  
 Pagina 7-8 **LA VOCE DELLA CITTÀ**

## CHIAMAMILANO MISURA L' INQUINAMENTO

Chiamamilano ha deciso di dotarsi di un laboratorio mobile per il monitoraggio della qualità dell'aria e fornire così un servizio ai cittadini milanesi: si potrà richiedere, gratuitamente, un controllo della qualità dell'aria in qualunque zona della città, dove il laboratorio verrà inviato e stazionerà per un periodo sufficiente a rilevare i dati. La strumentazione analitica utilizzata è certificata dal CNR e dall'EPA (l'agenzia statunitense per la protezione ambientale) per la rilevazione di particolato atmosferico

PM<sub>10</sub>, benzene, toluene, xileni, etilbenzena, ozono, ossidi di azoto e -per la prima volta in Italia- di idrocarburi polinucleari aromatici (IPA). Il laboratorio mobile è inoltre dotato di una stazione meteorologica per il rilevamento continuo di pressione e temperatura atmosferica, umidità relativa e radiazione solare globale. L'iniziativa di Chiamamilano rappresenta un servizio ai cittadini milanesi per offrire a tutti la possibilità di essere informati sulla qualità dell'aria nella zona in cui vivono.

# IN MEZZO ALLA STRADA

## CON GLI OCCHI DI UN TAXISTA

✦ Di Marta Ottaviani

La giornata di Adriano, taxista di Milano, inizia alle 8.00 e prosegue fino alle 20. Mi racconta che quando si sceglie il turno di lavoro praticamente lo si sposa. Non è possibile cambiarlo né prolungarlo, a meno che non ci si trovi in zona aeroporto, a quel punto si ha diritto a una proroga di due ore.

"Sembra buffo - dice - ma in un'epoca in cui si parla tanto di flessibilità i più soggetti a rigidi schemi siamo noi. Per non parlare delle condizioni nelle quali siamo costretti a lavorare". Intanto, partiti dalla zona di piazzale Accursio, stiamo faticosamente raggiungendo piazzale Maciachini per prendere la nostra prima corsa. "Guarda: coda per raggiungere la preferenziale e altra coda quando sei in questa corsia. E questo perché? Perché il Sindaco avrà anche messo

le telecamere ma i milanesi nelle corsie riservate ci vanno lo stesso: la conseguenza è quella che le nostre corse sono rallentate all'inverosimile. A Milano se la gente chiama un taxi il più delle volte lo fa perché è di fretta. Non puoi arrivare in 20 minuti. E la soluzione non è sicuramente quella di aumentare le vetture in circolazione, ma fare circolare meglio quelle che ci sono già, mezzi pubblici inclusi. Mi rendo conto che Milano è la città con il rapporto più basso fra macchine e abitanti, ma se migliorasse la situazione del traffico anche il nostro servizio sarebbe diverso. L'aumento delle licenze? Non cambierebbe molto la situazione, non perché sia inefficace a priori, ma perché con la città paralizzata anche 300 macchine in più non servirebbero". Gli chiedo cosa ne pensi delle critiche mosse da sempre

alla sua categoria, in particolare sulla questione dei prezzi e delle ricevute. "Per la cronaca un taxista dichiara mediamente 24.000 euro all'anno. E poi si devono tenere in conto tutte le spese di benzina e di manutenzione della macchina. Senza contare che siamo una delle categorie professionali più a rischio per quanto riguarda le malattie causate dall'inquinamento". Carichiamo il cliente che si lamenta per il ritardo e per quanto costa muoversi a Milano. Quando scende nella zona di corso XXII Marzo chiedo al nostro taxista che cosa ne pensi. "Ha ragione. Tre quarti d'ora per attraversare la città! Non è ammissibile. Del resto non possiamo farci niente, le ali alla macchina non le abbiamo ancora messe. La tariffa la stabilisce il Comune, non abbiamo potere decisionale in questo senso e comunque

quella urbana non variava da 10 anni. Cosa ne penso delle tariffe più basse? Non sarebbero un problema. Tariffe più basse potrebbe anche dire più clienti. E più clienti giustificerebbero l'aumento delle licenze. Ma lo ripeto bisogna migliorare l'aspetto traffico.". Insomma è tutta colpa del Comune? "Lo vedi anche tu come ci si muove. Se il traffico fosse più fluidificato ci sarebbero molti meno problemi. Sono anni che chiediamo maggiori corsie preferenziali e sono anni che ci vengono promesse senza esiti. Ci sono alcune arterie che per il nostro lavoro sono vitali come le circonvallazioni, sempre intasate, per non parlare di quando piove. E poi il centro storico, che dovrebbe essere teoricamente a traffico limitato e dove entrano tutti".

## CON GLI OCCHI DI UN FATTORINO

✦ Di Beniamino Piantieri

Viale Monza, senso di marcia in direzione centro, nove meno un quarto del mattino, abbiamo fatto quasi cinquecento metri negli ultimi dieci minuti. Giorgio scuote la testa "Ormai è sempre peggio. Tra un po' faremo prima a lasciare per strada i furgoni e fare le consegne a piedi" Sono quasi vent'anni che fa il fattorino "Fino a sei o sette anni fa la situazione era ancora sostenibile, il traffico c'era, ma eravamo diventati degli esperti dei percorsi alternativi e così si riusciva comunque a circolare. Oggi non esistono percorsi alternativi. Fare le consegne in centro significa, a scelta, collezionare tre o quattro multe in mezza giornata oppure metterci il triplo del tempo di qualche anno fa. A volte le due cose insieme". Per arrivare in piazza Loreto ci abbiamo messo quasi mezz'ora, viaggiando

a meno di 10 chilometri all'ora. "A volte -dice Giorgio- va anche peggio" Anche peggio? Si faceva quasi prima a piedi! Quasi quaranta minuti e non abbiamo fatto neanche la prima consegna che va fatta in via Vela, e per arrivarci da piazza Loreto -meno di un chilometro- ci mettiamo altri dieci minuti. Arriviamo, Giorgio parcheggia su un passo carraio "Se passa un vigile -mi dice Giorgio mentre scarica i pacchi e li carica sul carrello- digli che andiamo via subito". Torna, mette in moto e ripercorriamo la via, che è a senso unico, a marcia indietro; lo guardo un po' preoccupato "Vorrai mica fare il giro dell'isolato?! -mi dice- Se ne vanno altri dieci minuti!" Dopo un quarto d'ora arriviamo in via Pindemonte: abbiamo viaggiato a otto chilometri all'ora circa. Facciamo due volte il giro dell'isolato per tro-

vare almeno un posto in doppia fila... niente da fare. Giorgio ferma il furgone. "Ma così -provo a dirgli- non passa più nessuno." Mi guarda con una certa ostilità "Aspetteranno un paio di minuti!" Ripartiamo per il centro, alla fine di corso Monforte imbocca la preferenziale "E' solo per cinquantametri" mi rassicura. La mattina trascorre nel traffico che sembra un elastico col singhiozzo tra furgoncini parcheggiati in doppia fila e una striscia di auto con una sola persona a bordo "Due tonnellate di macchina -scuote la testa Giorgio- per portare una persona di settanta chili e poi si fanno le ordinanze contro il carico e lo scarico delle merci!" Giorgio sbotta davvero quando siamo in zona Fiera, sono da poco passate le 12.30 e dobbiamo fare l'ultima consegna, siamo in ritardo. Davanti ad una scuola mac-

chine in doppia e tripla fila e mamme ad aspettare l'uscita dei bambini con la strada che è diventata a doppio senso alternato, abbassa il finestrino e si rivolge alla prima mamma che gli capita "Ma 'sti bambini non ce li hanno i piedi?! Guardate che gli fa bene camminare!" Sono quasi le 13.30, siamo tornati a Sesto San Giovanni, abbiamo percorso poco più di 30 chilometri in quasi cinque ore, fatto sei consegne. Quando riassumo, stupito, questi numeri a Giorgio lui mi risponde con tono rassegnato: "Alcuni giorni è anche peggio"

# 625

macchine/km LINREARE DI STRADA A MILANO

## CON GLI OCCHI DI UN MARZIANO

✦ Di Claudio Paggi

Un marziano. Tutte le volte che dico che non ho la patente la reazione è la stessa, mi guardano come se fossi tutto verde e avessi le antenne e mi chiedono: "come si fa a vivere a Milano senza patente?". Non è difficile, basta avere un motorino, fare la vaccinazione contro l'influenza per il freddo e rinunciare al telefonino per i minuti spesi nel traffico. Tanto con il casco la suoneria non si sente. Per il resto niente psicanalista per il nervoso da fila o parcheggio, niente rosso

in banca per assicurazione e benzina, niente pignoramento dei mobili per non aver pagato le multe. Insomma un paradiso. Si scende però subito al purgatorio per la spesa del sabato o per portare la mamma ad una visita, per arrivare dritti all'inferno quando una ragazza ti dice "mi vieni a prendere a casa?". Sogna la Torpedo blu e vede arrivare una vespa multicolore. Non sempre si arriva al secondo appuntamento. C'è poi il problema della famiglia. Bambini e cani non

sono amici dei 'senza patente'. Fido il pastore tedesco non sale sul motorino e sentire "Papa' perché non guidi?" è una grande umiliazione. Il tutto diventa una vera tragedia se anche la mamma non guida. Gli amori tra spaventati sono assolutamente da evitare, la lontananza accende la fiammella ma l'anima gemella diventa irraggiungibile se a si abita in quartieri lontani. Nessuna pietà per chi non ha la patente, questo è poi il motto dei datori di lavoro. Basta leggere tutte le inser-

zioni che offrono lavoro, c'è sempre la parola più terribile, la sentenza di condanna: automunito. Impossibile quindi fare il poliziotto senza saper guidare la volante e a piedi è difficile diventare grandi reporter di guerra. Siamo una piccola categoria, un po' snob e un po' emarginata, che ha una certezza: non avremo mai i soldi di Michael Schumacher o le donne di Ayrton Senna. Però chi va piano, va sano e va lontano.

## CON GLI OCCHI DI CHI ASPETTA UN TAXI

✦ Di Leonardo Rosato Rossi

Alta, bella, bionda, quando vedevo una modella qualche anno fa pensavo che Milano fosse una città meravigliosa e che lo fosse anche la settimana della moda. Adesso ho un altro pensiero, non troverò mai un taxi. Lo stesso vale per il Macéf e lo Smau, fiere bellissime ma con una contro indicazione chiarissima: per una settimana niente taxi. La pioggia non mi è mai piaciuta, ci si bagna e poi anche in questo caso, niente taxi. Ore e ore passate al telefono sentendo solo una musicchetta che viene interrotta solo da una vocina che mi consiglia di non mettere giù la cornetta, di non perdere il mio posto nella fila virtuale che aspetta un taxi. L'unica cosa buona è che ripasso il mio inglese scadente perché il messaggio è in due lingue. Se mi capiterà di aspettare in linea a Londra o a Los Angeles sarò preparatissimo ma questo non potrà accadere

perché a Londra c'è un taxi ogni 113 abitanti mentre a Milano c'è ne, uno ogni mille. Le speranze diventa spesso realtà, il sogno si avvera, dopo qualche tempo una signorina snocciola minuto e sigla. Il taxi arriva e si parte. Una cosa bella del taxi è che mi chiamano dottore, per chi lo fa c'è una mancia assicurata visto che laurea non l'ho mai presa, basta indossare una cravatta per essere trattati con deferenza. Appena seduto guardo il tassametro e prendo un ansiolitico, il tassista se ne accorge e mi risponde che le tariffe le decide il Comune, sarà vero ma i guidatori delle ex macchine gialle, che quando ero bambino erano verdi, preferiscono comunque non avere tanta concorrenza e qualche volta scioperano in difesa del 'numero chiuso'. La corsa si snoda veloce o lenta a seconda del traffico, in genere più lenta che veloce, e il taxista mi elenca

i problemi della sua categoria e anche i clienti più famosi che sono sempre calciatori e veline, gli altri o vanno in tram o hanno l'autista, oppure nessuno li riconosce. Arrivo finalmente al luogo del mio appuntamento, tiro fuori dal portafoglio 20 euro, incredibilmente bastano e il taxista ha pure il resto. Deve essere la mia giornata fortunata.

# 200.000

AUTO IN SOSTA VIETATA TOLLERATA OGNI NOTTE A MILANO

### MOBILITÀ

La mobilità è una necessità primaria per ogni territorio, in particolar modo per una città, come Milano, la cui economia è legata ai servizi avanzati e la cui vocazione è il contatto con le altre metropoli. Purtroppo, sempre più negli ultimi anni le esigenze della mobilità sono entrate in conflitto con la qualità della vita. Le

tabelle e i grafici che riportiamo in queste due pagine vogliono essere uno spunto di riflessione sui diversi modelli di mobilità e sull'efficienza dei differenti mezzi di trasporto.

Raffronto ecologico di diversi mezzi di trasporto a parità di spostamento e passeggeri a KM (Auto catalitica: base 100)

Parametri	Auto catalitica	Autobus	Bicicletta	Metro
Consumo spazio	100	10	8	6
Consumo energia primaria	100	30	0	34
Emissione CO2	100	29	0	30
Emissioni CO	100	13	0	7
Emissione Biossido di azoto	100	60	0	27
Emissioni inquinanti complessive	100	60	0	20
Rischio incidente	100	9	2	3

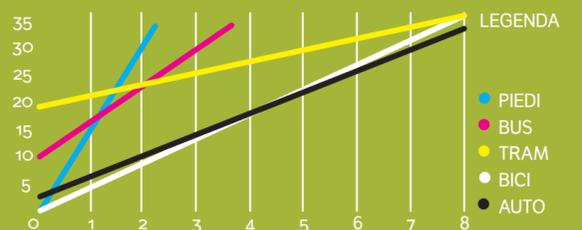
Taxi per abitanti in alcune città europee

città	1 Taxi ogni
Londra	113 ab.
Madrid	323 ab.
Parigi	414 ab.
Berlino	500 ab.
Milano	1094 ab.

Numero di persone che circolano ogni ora in uno spazio largo 3,5 metri a seconda del mezzo di trasporto

mezzi di trasporto	utenti
Automobile	2000
Autobus	9000
Bicicletta	14000
Piedi	19000
Metropolitana	22000

Paragone dei tempi di spostamento su brevi percorsi urbani per tipologia di mezzo di trasporto



continua da pagina 1

## PROBLEMI DI TRAFFICO

Di Giuseppe Genna

M a lui se ne stava lì, in zona, beveva il whiskey cattivo del tabacchi di piazza Martini, tempo libero sprecato ammiccando alla Iole, novantenne a pensione minima, coi peli lunghi di una barba rada che l'anzianità infligge alla fisionomia, l'immenso porro sulla gota a forma di città di Milano: davvero, sembrava una mappa della città, le piazza, gli snodi, le corsie riservate. "Non è un porro, è un angio-ma" aveva detto a Lopez la Iole. E gli aveva detto: "Vieni, vieni a casa mia, ti do le multe di mio nipote, glielie fai togliere?" Il nipotino adorato: un gabber che frequentava via Torino, lo Space Trip, il negozio nella galleria del cinema Eliseo. E Lopez era andato su dalla Iole, piccoli passi dietro la carcassa della vecchina, su su per le scale umide che puzzano di piscio di gatto, in via Tommei. La sezione comunista a pianterreno: deserta; non esistono più, i comunisti. E nell'appartamento di 35 mq, la Iole aveva accumulato l'accumulabile: piccole sferette di metallo, rocchetti, immaginette sacre

e laiche, cuscineti di velluto trapunti e polverosi. E piccoli vasi di ceramica della costiera amalfitana, bianchi striati di vernice blu. E un odore insistente di coniglio in umido e polenta bianca. "Ecco" diceva la Iole, "ecco", e apriva un cassetto di una madia straunta in compensato vecchio. "Teh, ecco le multe, le prende col motorino, è un bravo ragazzo" e gli porgeva un fascio di carta bianca e verde: i bollettini dei ghisa che nessuno paga. Lopez annuiva e guardava i vasetti in ceramica. Si accostava alla sfilata di vasetti, posati su un tessuto trinato grigio, fatto all'uncinetto. E sollevava i coperchi. E prima di scrutare nel buio polveroso dei vasetti in ceramica, trillò enorme il campanello dell'alloggio popolare. La Iole aprì. Era un gabber zeppato. Chiese alla Iole se il nipote le aveva lasciato quella cosa che aveva detto, e la Iole a dire, "Sì, sì, è nel vasetto, l'ha lasciato nel vasetto" e spostò Lopez e aprì il vasetto ed estrasse con le sue terribili mani magre e gialle un pacchetto avvolto in carta di giornale

e scotch. Solo in quell'istante il ragazzo vide Lopez, impallidi. Lopez chiese: "Iole, cos'ha lasciato tuo nipote?" e la Iole a dirgli che era una roba francese, incensi costosi, che il nipote vendeva al mercato del mercoledì in piazza Martini. "Ah sì? Vende gli incensi?" chiese Lopez e afferrò il pacchetto mentre il gabber tremava, era nervoso e il gel si scioglieva sui capelli grossi. Erano pastiglie. Il traffico si articolava così: il nipotino faceva da vigile, da smistatore; e poi c'erano i pony, i galoppini; e a certi incroci che solo tu sapevi ecco il lavavetri che ti dà le pastiglie. Chili e chili di roba: ospitati dai vasetti della Iole, che pensava agli incensi acquistati in Francia, certi incensi indiani violetti e profumati, vapore aereo che inibisce, il profumo dell'India. Come se fosse possibile trovare l'India a Milano.

Giuseppe Genna (Milano 1969) è autore dei noir "Catrame" e "nel nome di Ishmael", entrambi con l'ispettore Lopez per protagonista, ed entrambi pubblicati da Mondadori

## CHIAMAMILANO MISURA L' INQUINAMENTO

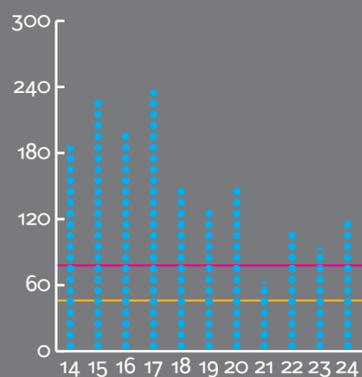
PER RICHIEDERE IL SERVIZIO SI PUÒ INVIARE UNA EMAIL A CHIAMAMILANO@CHIAMAMILANO.IT

O CONTATTARE LA REDAZIONE:

TEL: +39 02 48 51 95 23 FAX: +39 02 48 19 66 36

### RILEVAZIONE PM 10

Via Vico  
Zona 1  
14/24 gennaio 2003  
ore 7.00



Data	micron/m3
14/01/2003	186.222
15/01/2003	231.200
16/01/2003	199.500
17/01/2003	237.101
18/01/2003	151.000
19/01/2003	131.500
20/01/2003	150.800
21/01/2003	63.400
22/01/2003	108.567
23/01/2003	94.200
24/01/2003	121.400
25/01/2003	106.400

### SOGLIE

Attenzione 50 micron/m3  
Allarme: 75 micron/m3

## CAR SHARING

È una realtà assai diffusa e consolidata in molti paesi Europei, ed è in continua crescita. È il car-sharing, ovvero l'auto in condivisione. Si paga una quota associativa, un abbonamento annuale e una tariffa oraria (o a chilometro) per l'utilizzo di un'automobile che si prende solo quando se ne ha bisogno. Il car sharing è ormai un fenomeno in crescita costante, anche

a Milano, tanto che il servizio di car sharing, gestito da Legambiente, dopo circa un anno di attività, ha aperto recentemente due nuovi parcheggi dove gli associati possono prenotare e prelevare ad ogni ora del giorno un'automobile, utilizzarla per il tempo che occorre e riportarla indietro. Il car sharing non rappresenta solo uno strumento che riduce la mole di

traffico che paralizza le nostre città, ma potenzialmente potrebbe ridurre i consumi energetici destinati alla mobilità poiché stimola l'uso dell'auto solo quando è strettamente necessario. Inoltre, se si vogliono considerare esclusivamente i vantaggi per il singolo e non solo in termini di qualità ambientale, da una stima effettuata dallo stesso Comune di Milano si

ricava che per chi non percorre con la propria auto più di 14000km all'anno, il car sharing consente un risparmio annuo di circa 1500 euro. Infatti, al di là di una quota associativa (che oscilla tra i 50 e i 100 euro) e una quota annuale (tra i 60 e i 120 euro) si paga una tariffa oraria e a chilometro e ci si dimentica di bollo, assicurazione, manutenzione e parcheggio.

# SAN VITTORE, CITTÀ NELLA CITTÀ

Di Beniamino Piantieri e Pierfrancesco Barletta

San Vittore è una città nella città. La città che sta fuori non sempre conosce i problemi più gravi e drammatici della città che vive dentro le mura di San Vittore. Come vivono i cittadini di San Vittore?

A quelli che possono essere i problemi di una città quale Milano, penso a esempio allo smog, all'inquinamento ambientale, si aggiunge, come è ovvio, la ristrettezza dal punto di vista fisico del vivere in un luogo come il carcere con l'aggiunta di una pena accessoria, non prevista, che è quella del sovraffollamento. I detenuti vivono male, in questo "quartiere" che è San Vittore, vivono male nonostante siano cittadini, molti dei quali, essendo San Vittore una casa circondariale, in attesa di giudizio e quindi non colpevoli fino a sentenza definitiva. Il fatto che la città qualche volta si dimentica di San Vittore non ci aiuta.

Ma la città che sta fuori cosa conosce della città chiusa dentro San Vittore, qual è il rapporto tra Milano e San Vittore?

Ci sono diverse città in rapporto con San Vittore. I Milanesi hanno un buon rapporto con questo "quartiere"

che è dietro le mura di San Vittore, ci sono tantissimi volontari che operano all'interno di San Vittore e che tentano di mettere in contatto la città di fuori con quella di dentro e che per utilizzare un paragone calcistico considero il nostro 12° uomo. Ci sono iccittadini del quartiere che forse vorrebbero qualcosa di più utile per loro al posto del carcere, ma che tutto sommato si sono abituati alla nostra presenza, non fosse altro che siamo qui da oltre 120 anni. Sembra invece che alle istituzioni, nonostante i buoni interventi specifici, manchi una visione d'insieme di intervento sul carcere e non credo si possa parlare di sicurezza senza investire sul carcere come luogo del reinserimento sociale.

Da parecchio tempo si discute di soluzioni per risolvere il problema delle condizioni di vita nelle carceri. Anche questa volta sembra sfumare ossibilità che si arrivi all'indulto. Quali conseguenze prevede dopo l'ennesima promessa mancata?

È necessaria molta cautela quando si ha a che fare con la libertà delle persone seppure non ritengo ci siano rischi di rivolte. Temo piuttosto la rassegnazione dei detenuti, il loro

lasciarsi andare perché non vedono una prospettiva. Personalmente credo che l'indulto non sia uno strumento risolutivo. Se il carcere fosse ciò che prevede l'articolo 27 della Costituzione non dovremmo trovarci neppure in questa situazione. Ci sono leggi ordinarie che, se ben applicate, attenuerebbero in modo considerevole i problemi delle condizioni di vita all'interno del carcere e metterebbero in contatto la città che sta fuori con quella che sta dentro. Purtroppo queste leggi per le attuali tipologie di detenuti non sempre possono applicarsi, ci si ritrova sistematicamente nell'emergenza e ai detenuti viene di fatto applicata una pena aggiuntiva, drammatica, che è quella del sovraffollamento. L'indulto potrebbe essere un modo per affrontare temporaneamente l'emergenza ma se non si capisce e si risolve il motivo per cui le leggi, pur ottime, non si applicano, dopo poco tempo ci troveremo nella situazione di oggi.

L'immigrazione negli ultimi anni ha cambiato il volto di Milano. Come ha cambiato il volto di San Vittore?

Se l'immigrazione ha cambiato profondamente il volto di Milano ha

cambiato ancor più profondamente quello di San Vittore. Il problema del sovraffollamento, delle condizioni di vita colpisce anzitutto gli immigrati i quali non hanno modo di godere delle misure cautelari alternative perché mancano di quelle risorse sociali (lavoro, casa) indispensabili per poter costruire ipotesi concrete di affidabilità esterna. Il carcere, allora, questo carcere, si sta trasformando in una grande "comunità di accoglienza". Ancor più nel caso degli immigrati il carcere non è quello che prevede l'articolo 27 della Costituzione; le pene cui gli immigrati sono condannati non rieducano, non reinseriscono né tantomeno persuadono, con il risultato che il carcere si trasforma in un grande "parcheggio", uno strumento di welfare molto sui generis.

Molti cittadini temono che un provvedimento come l'indulto possa far aumentare la criminalità. Cosa direbbe ai cittadini che vivono fuori dalla "città San Vittore" per stare questa paura?

Purtroppo, come spesso avviene per quello che riguarda il carcere, la sua funzione e le condizioni di vita al suo interno, si ragiona ancora una volta sull'emergenza. Il dibattito attuale si

è aggrovigliato in maniera asfittica intorno all'indulto. Credo, come ho già detto, che l'indulto non sia la soluzione, seppure parlando della libertà di uomini mi auguro che venga concesso, bisogna invece insistere sulle misure alternative al carcere. La struttura carceraria così come funziona oggi non assolve al suo compito di riduzione e reinserimento, una persona non esce migliore rispetto a come vi è entrata, anzi. A chi teme che le alternative alla detenzione possano essere causa dell'aumento della criminalità rispondo che fuori dalle carceri vi sono 35.000 persone che godono già di pene alternative e i reati, almeno quelli che provocano maggior allarme sociale, non mi sembrano più di tanto aumentati. Inoltre, come sulle misure alternative al carcere, bisogna mettere mano alle politiche dell'accoglienza e a quelle che riguardano la tossicodipendenza, allargare la prospettiva perché il carcere non può essere la risposta a tutti i problemi (non può essere la risposta al malessere sociale), ma come diceva il nostro ex direttore generale, è esso stesso un problema da risolvere.

## LE VOCI DI DENTRO ( Parole da San Vittore )

Bussano alla porta sguardi attoniti nel sentire: vai dallo psicologo prof. Sapevamo che avevi problemi ma rimaniamo allibite al pensiero che siano più gravi del dovuto

Maria Gabriella de Vittorio

Mi viene in mente quando vivo una bella storia con una ragazza. Però è meglio che la scriva in arabo la lingua che ho imparato da bambino. So cosa significa poesia ma non l'ho mai usata qui in Italia

Ali Mohamed

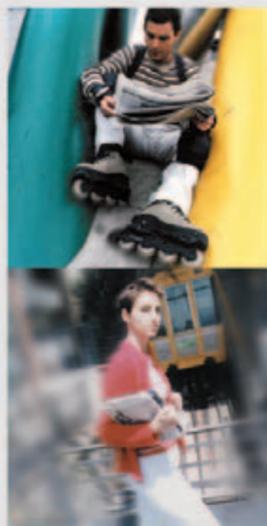


# CERCHI LAVORO?

Banche, assicurazioni e imprese di vari settori si rivolgono a Metis per le loro esigenze di crescita

## Metis a Milano e provincia

### RICERCA URGENTEMENTE



- Impiegati amministrativi e contabili
- Impiegati commerciali
- Operatori di call center e web call center
- Segretarie conoscenza lingue
- Commessi/e addetti vendite
- Neo diplomati/neo laureati
- Informatici
- Promotori commerciali e finanziari
- Periti meccanici, elettronici, elettrotecnici e chimici
- Addetti grande distribuzione organizzata
- Operai generici e specializzati

#### FILIALE DI MILANO

Via Vittor Pisani, 27 - 20124 Milano  
Tel. 02 67380061 - Fax 02 67077064  
milano@eurometis.it

#### FILIALE DI CERNUSCO SUL NAVIGLIO

Via Briantea, 8 - 20063 Cernusco sul Naviglio (MI)  
Tel. 02 92112784 - Fax 02 92112776  
cernuscosulnaviglio@eurometis.it

#### FILIALE DI VIMERCATE

Via Mazzini 72 - 20059 Vimercate (MI)  
Tel. 039 6612268 - Fax 039 6612260  
vimercate@eurometis.it

#### FILIALE DI RHO

Via Milano, 1 - 20017 Rho (MI)  
Tel. 02 93180765 - Fax 02 93180757  
rho@eurometis.it

#### FILIALE DI SESTO SAN GIOVANNI

Via Roma, 38 - 20099 Sesto San Giovanni (MI)  
Tel. 02 24412265 - Fax 02 24412257  
sestosg@eurometis.it

#### FILIALE DI CESANO BOSCONI

Via Milano, 17 - 20090 Cesano Boscone (MI)  
Tel. 02 45862185 - Fax 02 45862204  
cesanoboscone@eurometis.it

[www.eurometis.it](http://www.eurometis.it)

# LE VOCI DELLA CITTÀ

SEGNALAZIONI RACCOLTE DAL SITO DELLA FONDAZIONE CHIAMAMILANO

#### TRASPORTI TRAFFICO

(22-01-2003)  
Tutta Milano / Trasporti / presente  
Milano

Assodato che il maggior flusso di auto-mezzi verso Milano si verifica nelle prime ore della mattina, con presenza del solo guidatore per il 90% dei casi. Si potrebbe adottare questo incentivo:  
dalle ore 7 alle ore 10 chi si presenta, ai caselli autostradali in ingresso a Milano, con a bordo almeno 3 persone in totale, non paga il pedaggio. Credo che le vetture diminuirebbero notevolmente e che un accordo con la società Autostrade sia possibile.  
*Fabrizio Bulgarelli*

#### TRASPORTI POLO BICOCCA E MEZZI PUBBLICI

(22-01-2003)  
Zona 9 / Trasporti / presente  
Polo universitario della Bicocca

Il polo universitario della Bicocca è frequentato da decine di migliaia di studenti ogni giorno, eppure l'ATM non si è ancora decisa a collegarlo col resto del mondo. Io lo frequento dal 1997, e da allora i servizi sono sempre rimasti gli stessi: pochi, rari e affollatissimi.  
Si può scegliere tra il Casano e la Monza che percorrono viale Sarca e viaggiano con una frequenza di 15-20 minuti, e un bus di collegamento con Precotto, che non è comodo per tutti, ovviamente.  
Altre risoluzioni prevedono passeggiate superiori ai 20 minuti e sono pertanto da scartare.  
Così io per arrivare ci impiego dai 60 ai 70 minuti, e devo percorrere solo 10 Km!  
*ale*

#### VIVIBILITÀ VIVIBILITÀ, ORDINE ED ORGANIZZAZIONE

(21-01-2003)  
Zona 5 / Vivibilità / presente  
Via Adige

Trovo che la via Adige sia incoerente con tutto il resto della zona in cui è collocata. Infatti pur essendo il proseguimento dei viali che portano alla Stazione Centrale non ha neppure un alberello striminzito, le auto sono buttate lì di traverso sui marciapiedi rendendo tutto un gran caos, i pedo-

ni non passano e le auto sono in disordine. Perché non fare come sulla piazza Trento e mettere i parcheggi in mattoncini, intervallandoli di tanto in tanto con alberi su ambo i lati della strada? Oppure creare gli spazi di sosta in mattoncini lungo tutta la via e mettere una bella fila di piante in mezzo alla strada per separare le corsie? Lo spazio aumenterebbe, la via sarebbe più bella ed ordinata, i marciapiedi potrebbero essere usati anche dai pedoni e dal punto di vista della gradevolezza urbanistica potrebbe diventare una via carina!  
*Fulvio Tornaghi*

#### AMBIENTE PARCO AL POSTO FIERA

(16-01-2003)  
Fiera / Ambiente / futuro  
dalla montagnetta alla fiera attuale

Un progetto di grande respiro sarebbe fare un piccolo central park al posto della fiera, unendo la montagnetta all'area ex portello tiro a segno fino ad occupare tutta l'area dove oggi c'è la fiera si potrebbe dare un polmone di verde a Milano per dare una dimensione finalmente europea che merita la nostra città ed i cittadini che la abitano.  
*Roberto Nardini*

#### AMBIENTE CASELLI DI PORTA VENEZIA

(14-01-2003)  
P.ta Venezia / Ambiente / presente  
P.zza Oberdan

Da quanti anni i caselli sono completamente impaccettati per restauro?!? credo che sia una cosa scandalosa, perché i lavori vanno a rilento per permettere alla agenzia che si occupa di pubblicità di ricoprirli con giganteschi cartelloni promozionali.... così i giapponesi anziché le nostre opere d'arte fotografano wind, tim, nokia e compagnia bella.  
*Andrea Riosa*

#### TRASPORTI VIABILITÀ

(07-01-2003)  
Barona / Trasporti / presente  
VIA RIMINI/VIA IMPERIA

A chi è venuta l'idea di rendere due sensi unici Via Rimini e Via Imperia? E perché in questo grande progetto, invece, non ha pensato di aprire la Via Valsolda (oggi strada chiusa) che arriva dritta dritta

a Romolo ed avrebbe evitato il senso unico di Via Rimini (peraltro pericoloso dato che a distanza di tempo entrano ancora sparati in divieto di accesso!) e il pericoloso ingresso in Via Imperia dove non ci sono semafori?  
*Barbara di Bucialè*

#### ARTE E CULTURA UN SEGNALE DI SVILUPPO

(20-01-2003)  
Centrale / Arte e Cultura / presente  
Area ex-varesine

Vorrei permettermi di segnalare, a seguito dell'approvazione - di questi giorni - della variante al piano regolatore riguardante la famosa area delle ex-varesine, di proprietà dell'architetto (anche se tale titolo pare un po' eccessivo, visto il progetto anni addietro da lui presentato per la suddetta area, veramente raccapricciante e degno di essere affiancato a mostri del tipo Fuenti o Punta Perotti...) De Mico, dicevo, vorrei permettermi di dare un segnale, piuttosto, a quanti più o meno politici di professione, cittadini benpensanti, uomini di cultura e cultori del bello, vogliono iniziare a riflettere su come rendere possibile un sogno: fare sì che non vengano portati avanti progetti degradanti e umilianti per una città che da sempre si pone l'obiettivo di confrontarsi con le altre grandi metropoli europee in un'area di così vitale importanza. E' sotto gli occhi di tutti come miriadi di occasioni di riqualificare il tessuto urbano e di valorizzare la città non siamo andati a buon fine (Vd. su tutti il progetto Bicocca, ma accanto a questo le più diverse aree residenziali tristi e degradate, prive dei più elementari requisiti di vivibilità ed estetica). Queste occasioni perdute rendono Milano di giorno in giorno più invivibile, triste, deprimente. Allora dico: non permettete che questo avvenga pure per il Progetto Garibaldi! A due passi dal quartiere Isola, in un'area cruciale per dare un segnale di intelligenza e sviluppo, di progresso, evitiamo di arrivare a doverci solo successivamente lamentare di progetti di serie B. Evitiamo di arrivare a progetti, come quello del teatro degli Arcimbaldi, che fanno ridere l'intero mondo dell'architettura. Evitiamo che interessi di parte, come sempre accade in queste situazioni, prendano il sopravvento, facendo di un'occasione fondamentale l'ennesimo buco nell'acqua. Grazie  
*Nestor Burma*

#### VIVIBILITÀ ALBERI E SENSO UNICO

(20-12-2002)  
Zona 3 / Vivibilità / presente  
via Porpora

Piantare alberi sui marciapiedi che devono essere allargati. Istituire il senso unico in questa strada che, pur non essendo larga, è percorsa dai bisonti che non vanno nemmeno sulle autostrade (dovrebbero essere eliminati).  
*Amalia Bove*

#### AMBIENTE ARIA

(07-01-2003)  
Zona 4 / Ambiente / presente  
Via Piranesi

Abito da poco in via Grasselli, angolo Piranesi. Pensavo che via Teodosio, dove abitavo prima fosse trafficata: niente al confronto con la via Piranesi, da quando è stato aperto l'accesso da via Murillo. Il semaforo provoca code interminabili per tutta la via. Come se non bastasse, passano ogni giorno centinaia (davvero: un abitante imbufalito ne ha contato più di trecento in entrambi i sensi) di autobus delle Guidovie Italiane che portano non più di 5 (cinque unità) di passeggeri. Questi autobus provengono per buona parte dalla Pallese e potrebbero fermarsi a San Donato, al capolinea della M3; invece entrano in Milano facendo servizio - e prendendo soldi dalla Regione -, quando i pochissimi passeggeri potrebbero utilizzare i mezzi ATM. Lettere di protesta non sono servite a nulla, anche perché le Guidovie hanno un deposito in via Cena. Ho letto su La Repubblica di giovedì 19 dicembre della possibilità di rilevare la qualità dell'aria con il vostro laboratorio mobile: sarebbe interessante conoscere dati sull'aria che ci circonda e questo potrebbe dare animo a cittadini stanchi di reclamare senza sentire risposte.  
*Alberto S.*

## STRANO MA VERO CARO EQUINO

Dal marzo del 1999 il corpo dei Vigili Urbani di Milano può fare bella mostra del proprio nucleo di agenti a cavallo, per l'esattezza 22 agenti e 14 cavalli, utilizzati esclusivamente per la sorveglianza dei parchi e per compiti di rappresentanza in occasione di cerimonie pubbliche. Nel 2002, per il mantenimento -biada, gualdrappe, finimenti, uso del maneggio, assistenza veterinaria, trasporto- dei cavalli dei Vigili urbani milanesi sono stati spesi 774.700 euro, più o meno la cifra necessaria

alla costruzione di due chilometri di pista ciclabile. Ogni cavallo costa quindi al Comune 55.335 euro all'anno o 4611 euro al mese. Nel 2000 -secondo il rendiconto di gestione 2000- il nucleo di agenti a cavallo della Polizia municipale ha effettuato 2910 servizi di pattuglia, ognuno dei quali è costato, solo per il cavallo, 266 euro. Quando si dice trattar bene i propri dipendenti, almeno quelli a quattro zampe!

# LE VOCI DELLA CITTÀ

## AMBIENTE POLVERI FINI & CO.

(25-12-2002)

Tutta Milano / Ambiente / futuro tutta Milano

Il comune di Milano dovrebbe innanzitutto fare in modo che tutti i mezzi pubblici fossero elettrici, poi promuovere con una campagna adeguata l'uso (magari l'acquisto) di auto (e moto) private elettriche, servendosi di testimonial in grado di convincere il pubblico. Lo ha fatto il comune di Mendrisio dove c'è un'arietta ottima, perché non potremmo farlo noi? Se Mendrisio ha avuto compito facile perché è piccola, vuol dire che per Milano sarà più difficile. Però basterebbe iniziare. E poi ci vorrebbe una legge dello Stato per vietare o limitare i riscaldamenti a gasolio: sono terribilmente inquinanti. Con un po' di impegno da parte di tutti, fra qualche anno si potrebbe mettere in commercio il limoncello di Milano.

*Luigi Prisco*

## TRASPORTI AUTO A GAS

(27-12-2002)

Tutta Milano / Trasporti / futuro milano

Buongiorno dato che certo ne sapete più di me o comunque conoscete persone che possono fornire la loro conoscenza nell'interesse di tutti, vorrei esporvi la mia idea, che mi pare dettata dal buon senso. Innanzitutto a Milano dovrebbe essere vietato entrare con auto di lunghezza superiore ai 4 metri, e ciò per un semplice motivo matematico: in una via lunga 300 metri, e che non ha passi carrabili né incroci, trovano posto al massimo 75 macchine della lunghezza di 4 metri per lato di strada, oppure solo 60 auto da 5 metri di lunghezza. In pratica il 20% in meno; e lo stesso discorso vale per la circolazione. Poi a tutti i proprietari di queste auto di lunghezza inferiore ai 4 metri mettiamo l'obbligo di montare, sempre se vogliono circolare a Milano, altrimenti vadano pure in tram, un'impianto a gas. Con queste due semplici misure avremo risolto il problema della circolazione, dei parcheggi e anche dell'inquinamento.

## VIVIBILITÀ TRAFFICO

(20-12-2002)

Bovisa / Vivibilità / presente Pellegrino Rossi

Il traffico dei mezzi pesanti (anzi pesanti-

tissimi), in Via Pellegrino Rossi-Guerzoni, sta diventando intollerabile. La presenza di autotrasportatori nelle vie adiacenti, fa sì che Tir, camion, furgoni di ogni tipo, scorrazzino (è il termine appropriato) per le vie del nostro quartiere.

MAI nessun controllo alle marmitte e agli inquinanti, MAI un tutore dell'ordine a mettere in riga tali sconsiderati!

Credete che esageri? Bene Vi invito a sostare per un'ora (dopo sareste portati al Pronto Soccorso!) all'incrocio semaforico di Via P.Rossi- Don Guerzoni (dove c'è l'Esselunga)

*Bonatti Cecilia*

## AMBIENTE COSA RESPIRIAMO IN VIA CIMA?

(22-12-2002)

Zona 3 / Ambiente / presente Via Cima Camillo e Otto, 41 Milano

Negli ultimi anni la zona di Via Cima all'altezza del civico 41 ha subito degli stravolgimenti enormi a livello di strutture per il grande traffico veicolare e ferroviario, il tutto proprio a ridosso dei fabbricati civili. Se fino a qualche anno fa la presenza della tangenziale a 4 corsie, della linea ferroviaria a quota zero e con pochi binari, la stasi della nuova dogana di Segrate e la presenza rumorosa del vicino aeroporto di Linate erano sopportate come cosa normale per un cittadino milanese, ora siamo a dei livelli di nevrosi da ricovero.

L'aumento a sei corsie della Tangenziale (a ridosso delle finestre dei terzi e quarti piani dei civici 41 e 39) e l'ampliamento della linea ferroviaria per la realizzazione del passante con innalzamento di quota dei binari e formazione di muro per rilanciare i rumori verso gli edifici vicini, rendono ormai impossibile tenere le finestre aperte. La decisione del Comune di Milano e Segrate per l'apertura del nodo intermodale di Segrate con transito degli autocarri proprio da Via Cima è poi cosa incomprensibile vista la natura della strada già a misura ridotta ed in parte a senso unico con presenza di scuola ed asilo ed ancora più incomprensibile è la presenza di un accesso diretto costato miliardi e mai aperto che parte proprio dalla tangenziale est e rimasto chiuso da anni. Inoltre le polveri dei freni dei treni merci che hanno un semaforo proprio sotto le nostre finestre ed i miasmi delle ormai stabili code di autoveicoli fermi sulla tangenziale ci stanno facendo ritirare la biancheria stesa e respirare sempre peggio. Per concludere, questa zona è sempre stata dimenticata dal Comune di Milano e noi ci siamo abituati anche troppo visto che abbiamo creduto alle promesse fatteci negli anni scorsi (

vedi impianto di compostaggio rifiuti di Via Rubattino che doveva funzionare solo per due anni ed ora fa parte dell'ambiente, compresa puzza estiva ed aumento di mosche), ma ora siamo stufi ed a chi ci vuole dare una mano diciamo grazie, per cui vorremmo chiedere l'intervento del Vostro laboratorio mobile per cominciare dall'analisi della qualità dell'aria e continuare poi con altre iniziative per non dovere arrivare ad abbandonare le case che ci sono costate sacrifici e fatica a causa di amministrazioni che non rispettano e che non fanno rispettare le leggi vigenti in materia di impatto ambientale e sicurezza per la salute dei cittadini.

*Troiani Valentino*

## QUARTIERE IN TRASFORMAZIONE

(14-12-2002)

Zona 1 / Vivibilità / presente Porta Volta - Canonica

Il mio quartiere, centrale e storico, è in profondo e repentino cambiamento. La trasformazione risale già a diversi anni fa ma la cosa più triste è che gran parte dei negozianti e artigiani, una volta presenti in gran numero, sono stati sostituiti da negozi/magazzini la cui attività è prevalentemente all'ingrosso. Il traffico che ne deriva sta letteralmente soffocando le nostre vie. I lavori della sistemazione della via Bramante (dove risiedo con mio marito e i miei 3 bimbi di 7, 4, 2 anni) sono stati interrotti per permettere ai commercianti della via di poter lavorare al meglio in questi giorni, così si assiste ad un via vai incontrollato di qualsiasi mezzo e a soste inverosimili (i passi carrai sono presi di mira ma anche la sosta lungo la strada, ridotta della metà poiché un pezzo è cantiere). Dico via vai incontrollato perché in tutto il quartiere non percepiamo la presenza della Polizia Municipale, che soprattutto in giornate così particolari, dovrebbe essere presente. Comunque il mio quartiere sta soffrendo di un degrado galoppante visibile a tutti: è inutile una mia descrizione, è sufficiente venire a fare un giro (sono disponibile ad accompagnare chiunque) portando con me il mio bambino di 2 anni sul passeggino. Sono nata 43 anni fa in questo quartiere al quale sono molto affezionata e sto soffrendo moltissimo per ciò che sta accadendo ma vorrei continuare a vivere qui dove, come nel quartiere Isola a poca distanza, tanta gente si conosce e si saluta per strada (forse ancora per poco). Scusate se mi sono prolungata, la storia sarebbe molto più ampia, ma do per scontato che siate informati dei vari problemi che assillano il quartiere e i loro residenti. Rimango in attesa di una Vostra cortese

risposta di ricevuto messaggio e invio i miei più cordiali saluti di Felice Natale e Sereno 2003.

*Patrizia Quattrone*

## SANITÀ SOS MILANO SFRATTATA !!!

(19-12-2002)

Centrale / Sanità / presente Milano - Zona 2

La SOS Milano, Associazione Volontaria di Pronto Soccorso operativa da 27 anni in zona 2 viene sfrattata dall'Istituto Salesiano per costruire un parcheggio sotterraneo. Da 2 anni la SOS sta cercando spazi alternativi per le proprie ambulanze ma viene rimpallata da un Ufficio all'altro del Comune che nel 1998 ha venduto il terreno ai Salesiani giudicandolo "utilizzato come campo giochi" e "reliquoato di nessun interesse per la Pubblica Amministrazione"

*Davide Calderara*

## AMBIENTE I GIARDINI DI VIA CONFALONIERI

(14-11-2002)

Stazione Garibaldi / Ambiente / presente Isola

Abito nel quartiere Isola da cinque anni, davanti alla stecca degli artigiani che divide in due i giardini di via Confalonieri. Tramite il comitato "I Mille" sono venuta a conoscenza del progetto che dovrebbe coinvolgere l'area Repubblica-Isola-Lunetta: spaventoso! Ma è davvero possibile che nel 2002 in una città che si dice europea l'amministrazione comunale permetta una simile speculazione edilizia e voglia coprirci ancora di più di cemento, traffico e smog? Eliminare gli unici giardinetti del quartiere (vitali per chi ha dei figli come me) per costruire grattacieli e condomini? Quando i cittadini milanesi che amano e mantengono viva questa città potranno essere considerati soggetti degni di una qualità di vita migliore? Come cittadina mi sento profondamente offesa e come madre profondamente scoraggiata.

*Silvia Vallini*

## 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: Pierfrancesco Barletta, Francesco Cavalli, Silvia Davite, Marta Ottaviani, David Pasquali, Beniamino Piantieri, Claudio Paggi, 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