

IL CARCERE: UNA RIMOZIONE COLLETTIVA

CHIAMAMILANO RADDOPPIA

Parte il progetto di educazione ambientale e la rilevazione del PM 2,5

♣ Di Pierfrancesco Barletta

Era il 18 dicembre 2002 quando Chiamamilano ha presentato alla città il proprio Laboratorio mobile per il monitoraggio della qualità dell'aria. Sono passati più di due anni da quando è iniziata l'attività quotidiana d'informazione sull'inquinamento, attraverso una strumentazione tra le più avanzate tecnologicamente. Due anni di monitoraggi in tutte le zone di Milano su chiamata dei cittadini che ci hanno chiesto di rilevare i dati degli inquinanti, nelle loro strade, nei loro quartieri. Sì, perché la caratteristica del Laboratorio Mobile di Chiamamilano è stata proprio quella di rispondere alla domanda d'informazione sulla qualità dell'aria che viene da associazioni, comitati di quartiere, singoli cittadini. Migliaia sono state le richieste in questo periodo. Ora, a due anni dall'inizio di quell'attività, Chiamamilano promuoverà un progetto di educazione ambientale nelle scuole che coinvolgerà migliaia di bambini ai quali si cercherà di spiegare in maniera semplice le ragioni

Continua a pagina 2

Intervista a Federico Stella

♣ Di Beniamino Piantieri

Federico Stella è uno dei più stimati avvocati penalisti italiani e docente di Diritto penale presso l'Università Cattolica di Milano. Chi, prima di incontrarlo, si aspetta dotte digressioni su garantismo e dintorni rimane spiazzato fin dalle prime parole: la "riconciliazione", l'"etica collettiva" in un mondo "ormai nel baratro" sono i temi. Una concensione di diritto innervata dai grandi principi comuni a tutte le religioni, che vede nella colpa e nella punizione qualcosa che riguarda tutti perché, come sostiene con passione, "tutti siamo fatti di bene e di male".



Sembra che l'unica risposta che la nostra società sia in grado di dare alle proprie paure sia quella di invocare punizioni esemplari. Addirittura nel caso degli alunni che hanno allagato il Parini, la città ha fatto a gara nel proporre la punizione più dura. Cosa ne pensa?

Con le punizioni esemplari, le quali fortunatamente hanno fatto il proprio tempo, non si va da nessuna parte. Tutti i sistemi punitivi al mondo, più sono rigidi più dimostrano la propria impotenza innanzi ai problemi dei nostri giorni. L'intera umanità è oggi innanzi a problemi così smisurati - dal terrorismo alle emergenze ambientali, dalla

Continua a pagina 6

SOMMARIO

- 2 EDUCARIA: SI PARTE
- 3 IL DIRITTO ALL'INFORMAZIONE
IN MATERIA AMBIENTALE
- 4/5 MILANO...CAPITALE SENZA PORTAFOGLIO
- 6 PAESAGGI URBANI/PAESAGGI UMANI
- 7/8 LE VOCI DELLA CITTÀ

STRANO MA VERO

Sbagliando s'impara...e si migliora. Alla fine di settembre dello scorso anno il TAR della Lombardia aveva bocciato la Legge regionale che prevedeva la priorità nell'assegnazione di case popolari a chi fosse residente da almeno cinque anni nel comune nel quale si presentava la domanda. Anche i meno esperti di diritto avevano intuito l'incostituzionali-

tà del provvedimento. Del resto ci vorrà pure un criterio per spartire la scarsità dal momento che nelle aree della Lombardia, come quella di Milano, dove l'emergenza casa è ormai una piaga, l'offerta di alloggi pubblici copre a malapena il 10% del fabbisogno. A fine gennaio la Commissione regionale Territorio ha riproposto la norma in questione con

una modifica: per avere diritto ad una casa popolare bisognerà risiedere da almeno cinque anni in Lombardia. Un passo in avanti: verso una visione meno ristretta del diritto di accesso ai servizi pubblici! Un bel problema: perché prima o poi bisognerà pur cominciare a costruire alloggi pubblici.

EDUCARIA: SI PARTE



Dalla mostra "Immagin'Aria" curata da Centro Antartide

PERCHÈ UN PROGETTO DI EDUCAZIONE AMBIENTALE?

✦ Di Leonardo Rosato Rossi

I dati rilevati dal laboratorio mobile di Chiamamilano parlano chiaro: nel corso del nostro primo progetto di monitoraggio ambientale nel capoluogo lombardo hanno dimostrato una qualità dell'aria decisamente insufficiente. In oltre 30 campagne nell'arco di 2 anni, svolte su tutto il territorio comunale in siti di monitoraggio che rispecchiano reali situazioni dove le persone vivono e lavorano (cortili di scuole, parrocchie, abitazioni), gli strumenti hanno infatti registrato una media di superamento del valore limite del PM10 (fissato dal 1 gennaio 2005 in $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) che sfiora la metà del totale dei giorni monitorati. Eppure, nonostante questi dati allarmanti e gli studi epidemiologici

che sempre più frequentemente ci informano circa le migliaia di morti per malattie respiratorie, cardiache e tumorali attribuibili all'inquinamento atmosferico, la corrispondenza tra reale percezione del rischio e comportamento da parte della cittadinanza non è ancora adeguata. L'inquinamento atmosferico non può e non deve essere accettato in maniera passiva come una semplice e immutabile conseguenza del nostro modello di sviluppo, al contrario, gli effetti e le conseguenze negative sulla nostra salute, e in generale sull'ambiente in cui viviamo, possono essere contrastati e mitigati a patto che le istituzioni compiano il proprio dovere e che i cittadini siano in grado di coo-

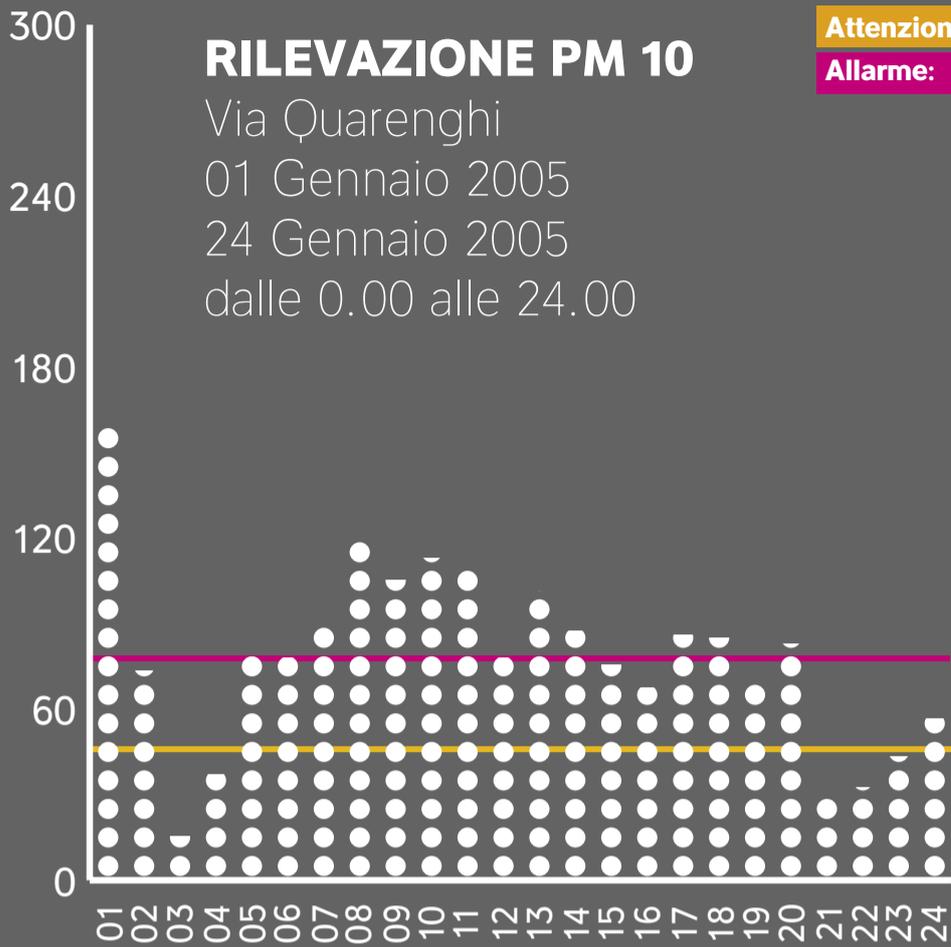
perare attivamente, cominciando, ad esempio, col modificare i propri comportamenti individuali e prendendo coscienza della effettiva gravità della questione. Se, infatti, per giungere ad una soluzione del problema sono necessarie strategie e misure strutturali di lungo periodo, ci si rende sempre di più conto che gli strumenti abitualmente usati dall'amministrazione si dimostrano purtroppo largamente insufficienti se a cambiare non sono gli atteggiamenti e – soprattutto – i comportamenti dei singoli. Come abbiamo sperimentato in questi due anni di attività, la partecipazione attiva all'azione di monitoraggio ambientale rappresenta uno stru-

Continua dalla prima

per cui nelle metropoli moderne, e quindi anche a Milano, l'aria che si respira è contaminata da inquinanti nocivi per la salute dei cittadini. Si cercherà di mostrare loro in che modo attraverso una strumentazione come quella del Laboratorio di Chiamamilano si misura la qualità dell'aria. Si mostreranno comportamenti e abitudini di vita che possono contribuire a costruire un sistema più equilibrato. Il progetto, denominato Educaria, cofinanziato dalla Fondazione Cariplo e promosso insieme all'Istituto dei Tumori, all'Associazione Didattica Museale del Museo di Storia Naturale di Milano, all'Osservatorio meteorologico Milano-Duomo, verrà portato avanti parallelamente alla solita attività d'informazione rivolta ai cittadini. Dal mese di marzo, inoltre, dal laboratorio

mobile di Chiamamilano verrà misurato anche il PM 2,5, sigla che indica le polveri ancora più sottili e quindi ancora più pericolose per la salute delle persone. Saremo i primi a fornire questo dato, ancora prima delle istituzioni pubbliche. Il nostro obiettivo è stato sempre, fin dall'inizio, quello di informare i cittadini, anche quando qualcuno ha cercato di polemizzare con noi. Abbiamo sempre avuto ferma l'idea di un lavoro utile e trasparente verso la città di Milano. Il nostro è stato un servizio complementare che non ha voluto mettersi in concorrenza con quelli istituzionali. Con la stessa serietà e trasparenza che ha caratterizzato la nostra attività in questi anni entreremo nelle scuole con il progetto Educaria.





Data	µg/m³
01/01/2005	161,00
02/01/2005	73,30
03/01/2005	15,50
04/01/2005	37,20
05/01/2005	78,30
06/01/2005	78,10
07/01/2005	89,30
08/01/2005	121,40
09/01/2005	105,20
10/01/2005	112,90
11/01/2005	110,80
12/01/2005	78,10
13/01/2005	101,50
14/01/2005	87,30
15/01/2005	75,60
16/01/2005	67,30
17/01/2005	86,00
18/01/2005	85,10
19/01/2005	69,00
20/01/2005	82,90
21/01/2005	29,40
22/01/2005	32,40
23/01/2005	43,40
24/01/2005	56,80

mento primario di coinvolgimento, sensibilizzazione e informazione dei cittadini. Di ciò sono ben consapevoli le istituzioni scolastiche che molte volte, nel corso delle campagne svolte presso i loro cortili, ci hanno richiesto strumenti e approfondimenti sul tema della qualità dell'aria.

La scuola ci è quindi apparsa, nella sua veste di moltiplicatore sociale di comportamenti virtuosi, come un partner ideale verso cui rivolgere i nostri sforzi nella creazione di un articolato progetto di educazione ambientale, esercitando una funzione di "volano" che si riflette su genitori ed insegnanti, sulle istituzioni e, in generale, sull'intera società.

È dunque da tali premesse che è nato

Educaria: un progetto educativo, scientifico, informativo e di sensibilizzazione sul problema dell'inquinamento atmosferico.

Il progetto, della durata prevista di due anni, porterà il nostro laboratorio nelle scuole elementari e medie di Milano. Ogni mese, durante il periodo di rilevazione dei dati nel cortile della scuola, verranno organizzate attività didattiche e visite guidate, distribuiti materiali cartacei e multimediali, effettuati esperimenti e giochi che coinvolgeranno gli alunni attraverso una metodologia sperimentale e li avvicineranno all'importante tematica della qualità dell'aria che respiriamo.

Naturalmente, come è stato fin dal-

l'inizio della nostra attività di monitoraggio ambientale, grande importanza verrà attribuita all'aspetto informativo del progetto: sarà dunque possibile accedere, attraverso Internet, ai dati rilevati dagli strumenti del laboratorio a cui si aggiungerà, per la prima volta in Italia, la misurazione del PM 2,5 ovvero il particolato atmosferico più sottile, capace di penetrare a livello degli alveoli polmonari. Tale misurazione, ormai standard di riferimento in paesi come Stati Uniti e Inghilterra, è prossima ad affermarsi anche nell'Unione Europea e a sostituire il PM10 nei riferimenti normativi.

Il sito web del progetto (www.educaria.it) metterà inoltre a disposizione tutti i materiali didattici realizzati per

le scuole e i risultati degli esperimenti di monitoraggio indoor svolti dai partecipanti. Non mancheranno poi approfondimenti, normative e consigli sul tema della qualità dell'aria ed elementi multimediali dedicati ai più piccoli, come un cartone animato che spiega il funzionamento del laboratorio mobile e un videogame online di carattere educativo.

Anche questo giornale parteciperà riservando una pagina ogni mese ad un articolo di approfondimento, ai risultati dell'ultima campagna di monitoraggio e ad una vignetta tratta dalla mostra "Immagin'ARIA", che verrà installata, nel periodo di permanenza del laboratorio, presso le scuole che aderiranno al progetto.

Educaria è promosso, coordinato e gestito da Chiamamiano, in collaborazione con l'Associazione Didattica Museale del Museo di Storia Naturale di Milano, l'Istituto Nazionale per lo studio e la cura dei Tumori, l'Osservatorio Meteorologico di Milano Duomo.

Il costo totale del progetto, co-finanziato da Fondazione Cariplo, è di circa 300.000 euro a fronte dei quali si prevede la realizzazione di 15 campagne di monitoraggio outdoor e indoor con un impatto diretto su almeno 2500 alunni milanesi che, in maniera completamente gratuita, parteciperanno alle attività didattiche e riceveranno materiali cartacei e multimediali appositamente realizzati.

IL DIRITTO ALL'INFORMAZIONE IN MATERIA AMBIENTALE

♣ Di Roberto Zaccaria

Si parla spesso di questi tempi di diritto di informare e di diritto all'informazione e se ne parla come di diritti sprovvisti di adeguata tutela: in teoria e nella pratica. Soprattutto per il diritto all'informazione ci sono dubbi sul fatto che se ne possa parlare come di un diritto perfetto. Se questa tesi si può accettare in linea generale è assai più difficile accettarla in alcuni settori nevralgici come l'istruzione, la salute e l'ambiente. Nel caso dell'ambiente siamo di fronte ad un valore costituzionale primario. Da questa premessa alcuni

fanno discendere un diritto pieno ed altri un diritto sociale che presuppone intermediazioni delle pubbliche amministrazioni. Quello che è certo comunque è che per l'informazione in materia si deve accettare l'impostazione più tutelata. Il principio che è scaturito dal dibattito svoltosi su questo tema è un principio di «informazione ambientale» (Grassi) da intendere nel senso più ampio, come riferito a qualunque notizia che attenga a qualsiasi aspetto dell'ambiente (dalla situazione ecologica ai fenomeni di inquinamento, ecc.): un

principio che risulta ormai acquisito a livello di legislazione sia statale che regionale.

Già nella legge istitutiva del Ministero dell'ambiente (art.14 legge n.349/1986), si introducevano importanti principi di natura informativa. Le forme di pubblicità richieste dalla normativa facevano risaltare la rilevanza attribuita dal legislatore al diritto all'informazione dei cittadini. Decisamente più significativa è stata la successiva disciplina in materia di inquinamento atmosferico, in cui per la prima volta si corredeva il diritto

del cittadino di una tutela davanti all'autorità giudiziaria. L'art. 11 della L. n. 549/1993 (recante «misure a tutela dell'ozono stratosferico e dell'ambiente») imponeva poi al Ministro l'obbligo di predisporre «campagne di informazione ai cittadini finalizzate», tra l'altro, «alla conoscenza delle proprietà dell'ozonosfera in relazione all'ambiente e alla salute umana» (comma 1). Si precisava addirittura che tali campagne di informazione potevano «essere effettuate anche mediante accordi con la RAI e con la Federazione editori giornali»

Ed è evidente che di fronte a questa formulazione normativa la posizione del Ministro, o dell'Amministrazione, non è più di generica doverosità bensì di un vero e proprio obbligo. Basta pensare a quali potrebbero essere le applicazioni con riguardo agli obblighi informativi di tante amministrazioni centrali e locali per trarne conseguenze di grande interesse per tutti noi. E sarebbe anche interessante sapere quante volte si è fatto ricorso al giudice di fronte alle omissioni più evidenti.

MILANO...CAPITALE SENZA

STRATEGIE SENZA FONDI

✦ Di Ettore Pareti

Che le infrastrutture di trasporto abbiano una rilevanza strategica e un'importanza capitale per lo sviluppo di un paese è un dato tanto ovvio da essere un luogo comune, ancor più se pensiamo ad una città come Milano, fulcro di una delle aree economicamente più dinamiche e ricche d'Europa. Ci si sarebbe pertanto aspettati che quando il Governo nazionale stilò tre anni fa il piano per le "opere strategiche" con la Legge 443 del 21 dicembre 2001, Milano fosse destinataria di una quantità di fondi consona all'importanza che riveste sia per il ruolo economico che ricopre sia per la sua funzione di snodo tra gli assi di comunicazione est-ovest e nord sud.

Ebbene, dalla "Prima relazione sullo stato di attuazione degli interventi di cui alla legge 21 dicembre 2001 n° 443" presentata al Parlamento il 28 dicembre 2004 si ricavano alcune conclusioni abbastanza sconcertanti, che si possono riassumere così: Milano non è poi così strategica come si crede, almeno stando alle cifre stanziare e soprattutto a quelle erogate. Vediamo i numeri (tabella 1): su un totale di 41.280 milioni di euro previsti per l'intero territorio nazionale per le opere definite strategiche, a Milano ne sono destinati, solo sulla carta per il momento, 1.173, ovvero il 2,84%. Se poi si considera il finanziamento effettivamente disponibile, su 11.081 milioni di euro deliberati dal CIPE per tutta Italia, nel capoluogo lombardo ne sono arrivati appena 186, ovvero il 1,86% di quanto previsto e appena l'1,86% di quanto realmente erogato a livello nazionale.

A cosa dovrebbero servire i 1.173 milioni di euro previsti per Milano? A finanziare quattro "grandi opere": 116 milioni per il prolungamento della

linea 1 della metropolitana verso il nuovo polo fieristico di Rho-Però, 387 milioni per l'accessibilità stradale dello stesso polo fieristico, 175 milioni per il prolungamento verso Monza della MM1 e 495 milioni per la prima tratta (Porta Garibaldi-Bignami) della nuova linea metropolitana 5. Di questi stanziamenti però ne sono stati erogati una minima parte: solo poco meno di 6 milioni per il prolungamento della MM1 verso la nuova fiera e 110 per la sua accessibilità stradale, poco più di 10 per il prolungamento della MM1 verso Monza e nemmeno un euro per la nuova MM5. In sintesi (tabella 3) a Milano sono arrivati 110 milioni euro per le infrastrutture stradali e 76 per le metropolitane: rispettivamente il 28,4% e il 9,68% del finanziamento previsto e lo 0,99% e lo 0,68% di quanto effettivamente erogato in Italia per le due tipologie di opere strategiche.

In questa valanga di cifre un altro elemento ci è utile per capire quanto Milano sia considerata strategica al di là dei luoghi comuni, delle promesse e dei dibattiti: il raffronto (tabella 4) con altre aree metropolitane, o comunque fortemente urbanizzate, che sono state inserite nell'elenco dei provvedimenti della Legge 443/2001. Come abbiamo detto per Milano la legge in questione prevede uno stanziamento di 1.173 milioni di euro (il 2,84% dello stanziamento complessivo), per Roma più di 3.622 milioni (l'8,77%), per Bologna quasi 454 milioni (l'1,09%), per Napoli 959 milioni (il 2,32%), per la viabilità in Valtrompia 769 milioni (l'1,86%) e per il passante stradale di Mestre 750 milioni (l'1,81%). Fin qui sembrerebbe che le proporzioni tra i fondi destinati alle diverse aree e la loro rilevanza strategica siano bene o male

rispettate. Le sorprese però riguardano i finanziamenti effettivamente erogati; da questo punto di vista, Milano tra le cinque aree elencate risulta ultima con i suoi 186 milioni di euro che costituiscono appena l'1,67% dei fondi distribuiti a livello nazionale. Infatti, Roma ne ha ricevuti 1.415 milioni (quasi 221 per il Grande raccordo anulare e 1.194 per la nuova linea C della metropolitana) che corrispondono al 12,77% di quanto erogato per tutto il paese; a Napoli sono arrivati 801 (per le nuove metropolitane), cioè il 2,14% a livello nazionale; a Bologna 238, corrispondente al 2,14%; a Mestre 676 milioni, cioè il 6,1%; in Val Trompia (per il raccordo autostradale) 769 milioni, pari al 6,94%.

Più dei dibattiti sul declino o sul risascimento milanese, più degli annunci sono i numeri che misurano quanto Milano sia distante dall'essere al centro delle priorità strategiche nazionali. Ogni giorno i milioni di persone in coda sulle tangenziali, le centinaia di migliaia di pendolari costretti a viaggiare stipati su treni in perenne ritardo, la rete della metropolitana ormai giunta al punto di saturazione segnano la distanza che passa tra la realtà e le promesse, tra il tanto che sarebbe necessario e il poco che è possibile. Del resto, quando Milano per le infrastrutture considerate strategiche riceve meno di un quarto di quanto riceve la Val Trompia - senza nulla togliere ad uno dei più importanti poli produttivi lombardi - possiamo capire senza possibilità di errore come il capoluogo lombardo stia rischiando di perdere definitivamente quell'occasione per ritornare a rivestire quel ruolo di volano dello sviluppo per tutto il paese.

VIABILITÀ FIERA

COSTO (milioni di €)

387,14

FINANZIAMENTO (milioni di €)

109,91

PROLUNGAMENTO MM1 RHO-PERO

COSTO (milioni di €)

116,05

FINANZIAMENTO (milioni di €)

5,77

LE "OPERE STRATEGICHE" A MILANO: INVESTIMENTI E FINANZIAMENTI RISPETTO AL CONTESTO NAZIONALE

(Fonte: "Prima relazione sullo stato di attuazione degli interventi di cui alla legge 21 dicembre 2001, n° 443", Camera dei Deputati 28 dicembre 2004)

Elaborazione dati a cura di Chiamamilano

Tutti gli importi sono espressi in milioni di Euro

1- Opere strategiche in Italia e a Milano

Opere strategiche	Totale previsto ¹	% sul totale nazionale	Finanziamento disponibile	% sul totale nazionale
Italia	41.280,19		11.081,61	
Milano	1.173,15	2,84%	186,08	1,67%

2- Tipologie di opere strategiche a livello nazionale

Opere strategiche	Costo previsto	Finanziamenti disponibili	% disponibilità finanziaria su costo
Strade e autostrade	15.571,81	6.716,60	43,13%
Metropolitane	5.060,09	2.180,45	43,09%
Ferrovie ²	19.552,79	1.447,63	7,40%

ZA PORTAFOGLIO

PROLUNGAMENTO MM1 MONZA

COSTO (milioni di €)

174,94

FINANZIAMENTO (milioni di €)

74,40

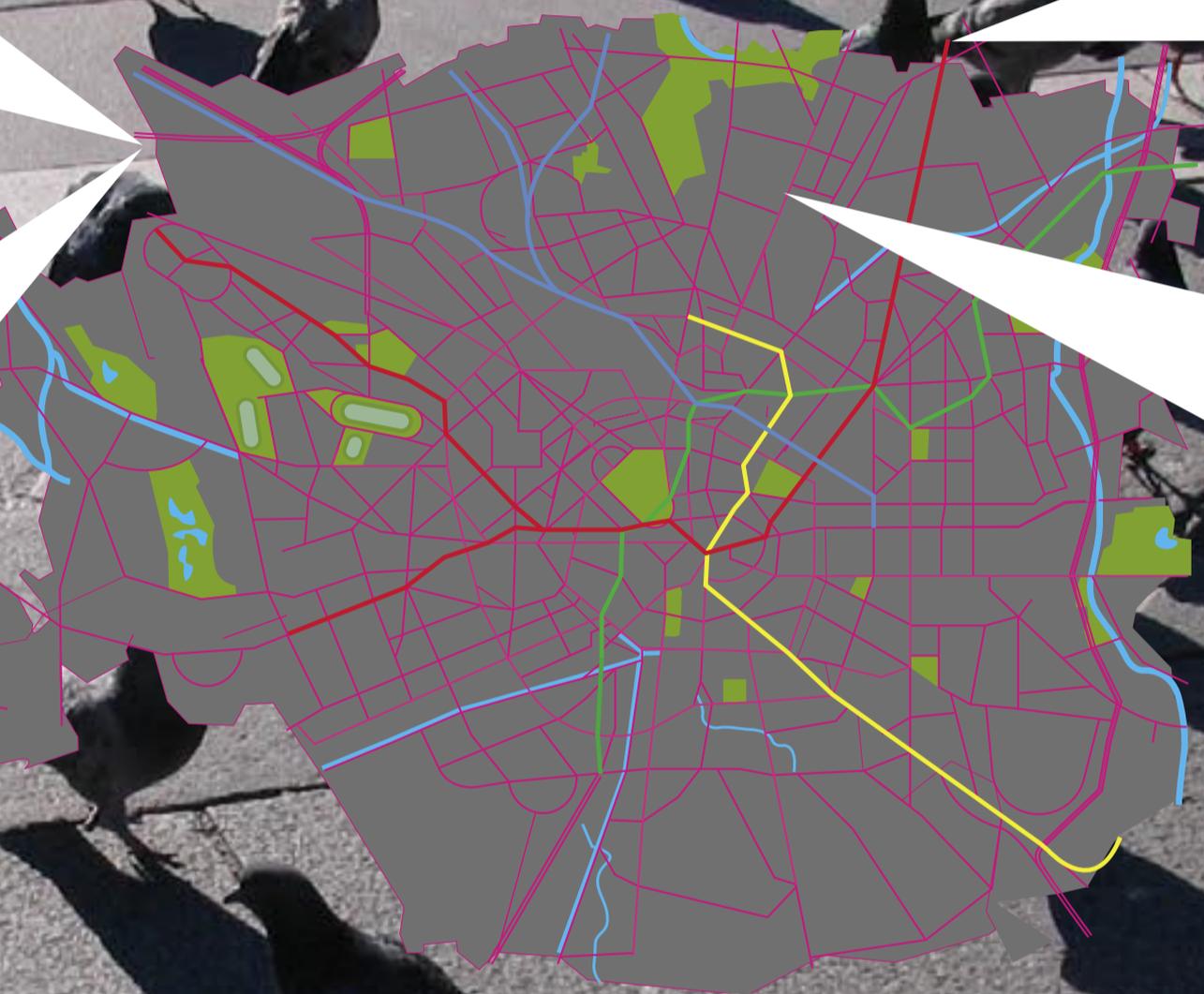
NUOVA LINEA MM5

COSTO (milioni di €)

495,16

FINANZIAMENTO (milioni di €)

0



IL NUMERO RITARDATARIO

Sulla ruota di Milano esiste un numero ritardatario che ha battuto ogni record benchè non lo si possa giocare al lotto: è il 192. Sono i milioni di euro promessi al capoluogo lombardo per le grandi opere e che nessuno ha ben capito se siano o meno arrivati. Alla fine del 2002 un'accordo tra Comune di Milano e il governo ratificava lo stanziamento di fondi straordinari necessari alle grandi infrastrutture di mobilità. Dopo un anno dei finanziamenti ancora non s'era vista traccia e al Comune non si faceva nulla per nascondere l'irritazione al riguardo. Esattamente un anno fa il Governo annunciava che i finanziamenti per milano sarebbero stati assai meno dei 192 milioni di euro previsti. Alla fine di maggio dello scorso anno il Comune dichiarava di essere inten-

zionato a mettere in vendita parte del proprio patrimonio immobiliare attraverso lo strumento delle cartolarizzazioni per reperire le risorse finanziarie destinate alle grandi opere. Alla vigilia delle elezioni amministrative di giugno veniva annunciato lo sblocco da parte del CIPE dei finanziamenti per Milano, ma a luglio i DPEF prevedeva un'ulteriore taglio agli enti locali. L'attesa dura fino alla delibera del CIPE del 29 settembre; ma in realtà quel giorno vengono stanziati appena 70,4 milioni di euro per il prolungamento della linea 1 della metropolitana verso Monza, mentre per la linea nuova 5 non è previsto alcun finanziamento e i 115 milioni di euro per il collegamento stradale e metropolitano della nuova fiera erano stati già deliberati nel corso del 2003.

3- Tipologie di opere strategiche a Milano

Opere strategiche	Costo previsto	% su costo nazionale per tipologia	Finanziamenti disponibili	% sul finanziamento nazionale disponibile per tipologia
Strade e autostrade	387,00	2,48%	109,91	1,63%
Metropolitane	786,15	15,53%	76,17	3,49%
Ferrovie ¹	-	-	-	-

4- Tipologie di opere strategiche a Milano

Opere strategiche	Totale previsto	% sul totale nazionale previsto	Finanziamenti disponibili	% sul totale nazionale disponibile	% disponibile rispetto al costo previsto
Italia	41.280,19		11.081,61		
Milano ²	1.173,15	2,84%	186,08	1,67%	15,86%
Roma ³	3.622,53	8,77%	1.415,21	12,77%	39,06%
Bologna ³	453,88	1,09%	237,71	2,14%	52,37%
Napoli ³	958,90	2,32%	801,71	7,23%	83,60%
Val Trompia (BS)	769,30	1,86%	769,30	6,94%	100,00%
Mestre (VE)	750,00	1,81%	676,60	6,10%	90,21%

¹ Compresi anche gli interventi sulle reti idriche ed elettriche

² Inclusi gli interventi sulle stazioni ferroviarie che rientrano nel progetto "Grandi stazioni"

³ Esclusi gli interventi sulle stazioni ferroviarie che rientrano nel progetto "Grandi stazioni"

PAESAGGI URBANI/PAESAGGI UMANI

✦ Di Giovanna Franco Repellini

Personalmente non ho mai ritenuto possibile vivere diversamente che circondato da oggetti; come tutti anch'io vivo sulla base del mondo inanimato.

Boris Pasternak

Iniziamo l'anno con un po' di storia delle strade di Milano. Il primo "Piano delle Strade milanesi" è della fine del Millesecento. Venne copiato in tutta la Lombardia e con esso si diffuse ovunque la rizzada, cioè la strada pavimentata con ciottoli di fiume, posti su sabbia costipata, con la punta verso il terreno. Ai lati e al centro delle vie, grandi lastre di granito per camminare o per le ruote dei carri, dette carradore o trottatoie. Le strade di Milano divennero le più belle d'Europa, non solo a parere di Stendhal. Nella seconda metà dell'Ottocento, la rizzada si dimostrò troppo fragile e rustica per il forte

traffico delle strade principali, che vedevano un continuo passaggio di carrozze. La città si stava rimodernando anche con i grandi lavori per le nuove reti dei sottoservizi (fognature e primi impianti elettrici) e con il rifacimento conseguente di quasi tutte le strade. S'introdussero delle novità: in primo luogo il marciapiede rialzato (prima inesistente), bordato con cordolo in granito e pavimentato in asfalto, un materiale di nuovo uso. Nelle carreggiate, invece, si posarono i masselli, stimati più robusti, blocchi di pietra posti a correre, di diverse dimensioni, in granito o in Cuasso al Monte (la pietra rossa di via Manzoni). Nel periodo Liberty si diffusero la ghisa e il ferro battuto per il decoro e l'arricchimento urbano: lampioni, cancellate, chiusini, panchine, chioschi eccetera, con pezzi di rara bellezza.

Le scelte dell'amministrazione comunale milanese si mantennero costanti fino alla diffusione massiccia delle automobili e del traffico su gomma. Il Secondo Novecento è il periodo delle grandi trasformazioni e della diffusione dell'asfalto in tutte le situa-

zioni. Possiamo così riassumere quei mutamenti: negli anni Cinquanta e Sessanta avvenne la rimozione/distruzione sistematica delle antiche pavimentazioni e la sostituzione delle pietre e dell'acciottolato con l'asfalto. Negli anni Settanta/Ottanta iniziò la grande espansione di manufatti urbani, fondamentalmente utilizzati per i servizi e il traffico, quali pali, armadietti, bidoni, semafori, segnaletica, dissuasori, fioriere e chi più ne ha più ne metta. Si forma negli spazi pubblici un'enorme confusione di funzioni e di oggetti con conseguente degrado. Si inizia a parlare di problemi di "Arredo Urbano" mentre con il Postmoderno si diffondono il restauro dei centri storici e le prime pedonalizzazioni di strade commerciali, pavimentate ovunque con cubetti di porfido trentino, a sostituzione delle pavimentazioni storiche ormai perdute.

Negli anni Novanta il caos diventa travolgente e il traffico rende le città italiane invivibili. Si affermano al contempo nuove tendenze, con alcune città europee come Barcellona/Lione che indicano la strada. Si pone

la necessità di rivedere l'assetto complessivo degli spazi pubblici, soprattutto nei tre aspetti fondamentali: viabilità, verde e spazi pedonali. Nel complesso c'è una ricerca d'ordine, di maggiore eleganza, di coordinamento e redesign dei manufatti d'arredo urbano. Si usa di nuovo la pietra nelle pavimentazioni del centro storico, anche se a volte in modo poco consono. Le tendenze sono spesso confuse e poco inserite nel contesto italiano; appaiono progetti e realizzazioni che provocano forti ripulse nei cittadini. Anni Duemila. Quali sono le tendenze attuali? Al primo posto si trovano sicuramente proposte atte a ridurre il traffico nelle aree congestionate, (argomento troppo complesso per questa breve storia). Le soluzioni più radicali prevedono isole a traffico limitato in cui vengono eliminati tutti i tradizionali sistemi funzionali. Un esempio a Londra: la creazione di quartieri con eliminazione dei marciapiedi, dei parcheggi all'aperto, dei semafori, della segnaletica stradale ecc. Strade continue dove persone, biciclette, macchine, convivono tutti assieme, senza alcuna barriera o per-

corso gincana, e senza superare i 30 a l'ora. Una città priva della selva dei paletti e dei cartelli? Un sogno felice d'inizio d'anno.

Per tutte le città, sono comunque necessarie soluzioni specifiche che riescano a coniugare una pedonalità accogliente con una viabilità confortevole. Per quanto riguarda gli arredi urbani, si tratta di ridurre il numero degli oggetti (in realtà continua ad aumentare) e provvedere affinché siano sempre robusti e di buon design, in modo che appaiano di decoro e non ciarpame aggiunto. Le pavimentazioni urbane, soprattutto nelle aree storiche, devono essere affrontate con Piani generali precisi, come si faceva una volta, e non a "capocchia", con ogni strada pavimentata in modo diverso secondo il ticchio del momento (o del gusto di commercianti, assessori, tecnici comunali, architetti di passaggio). Ma con quale fine e stile? Lo scopo è sempre quello di creare una presenza ricca e articolata vita urbana, in modo che i luoghi siano amati dai cittadini ma anche parte della storia architettonica della città.



Continua dalla prima

piaga della droga alla crisi del capitalismo— che tutti gli studiosi sono concordi nel ritenere che la soluzione possa essere trovata solo in un profondo mutamento dell'etica collettiva a livello internazionale. Il mondo, a mio avviso, non è sull'orlo del baratro, bensì è già sprofondata nel disastro e solo un profondo ripensamento etico potrà risollevarci. Altro che punizioni esemplari.

Ho intitolato l'ultimo capitolo di un mio recente libro (ndr *Giustizia e Modernità*) "Le regole d'oro dell'etica religiosa e dell'etica laica, comuni a tutti i popoli e a tutte le religioni". C'è un principio che possiamo ritrovare alla base di tutte le religioni: nel Vangelo, nei Dialoghi di Confucio, nel Sabbat di Rabbi Hillel, nel Sutakritanga giainista, nel Mahabharata induista e nei testi islamici; questo principio è così riassumibile: tratta gli altri come vorresti essere trattato e non fare agli altri ciò che non vorresti ti fosse fatto. Tale principio religioso, che sta alla base anche dei principi di etica laica promossi dall'ONU e da altri organismi

internazionali, nega l'idea di punizione esemplare, dal punto di vista penale e da quello educativo. Ecco cosa dovrebbe insegnare anzitutto la scuola. I ragazzi hanno bisogno di una speranza in un mondo migliore e per far questo hanno bisogno che s'insegnino loro i fondamenti dei comportamenti individuali nell'ambito di una collettività. Nel caso del Parini per prima cosa tutti avrebbero dovuto interrogarsi sulle cause.

Noi tutti vogliamo che le nuove generazioni crescano migliori di noi. Perché ciò si realizzi è necessario che i ragazzi abbiano di fronte maestri capaci di ascoltarli e non semplici docenti.

La sua posizione sembra quasi un'eresia in una società dove prevale un panico spesso spropporzionato rispetto alle minacce reali ed emergono pulsioni verso una giustizia "fai da te"...

In quello che ho chiamato pocanzi mutamento profondo dell'etica collettiva bisogna sforzarsi di far

comprendere per prima cosa che l'intervento punitivo, illusione della nostra epoca, è una strada senza uscita. L'unica via percorribile è quella della solidarietà e della riconciliazione. C'è un bellissimo documento dell'ONU, redatto nel 1995, dal titolo "Vicini in un solo mondo" nel quale le Nazioni Unite indicano come unica possibilità di risoluzione dei conflitti in un mondo come il nostro la solidarietà e la riconciliazione. È quest'ultimo il concetto chiave di un'etica collettiva e che trae spunto dalle regole sapienziali delle grandi religioni: pensiamo alla Bibbia. Nell'Antico Testamento la giustizia divina è una giustizia del primo passo: Yavhe non punisce Caino ma lo cerca perché si possa riconciliare con lui.

Questo però nega la differenza tra colpevole e innocente, che in una società sempre più ossessionata dalla sicurezza...

Tutti siamo fatti di bene e di male. Le pulsioni malvagie ci sono in ognuno di noi e rendersi conto di ciò significa

controllare il male e aprire le porte alla riconciliazione. Al bisogno di sicurezza che ha la società non si risponde aumentando la paura e invocando provvedimenti punitivi sempre più rigidi che non risolvono nulla.

Almeno un paio di volte all'anno si riapre il dibattito sullo spostamento di San Vittore al di fuori della città. Lei che ne pensa?

Il carcere di San Vittore continua a rappresentare l'aspetto più evidente di una rimozione collettiva, quella nei confronti di chi è recluso; una parte della società nei confronti della quale il resto della città fa ancora troppo poco. Lo spostamento di San Vittore sarebbe un'ulteriore rimozione. Il problema vero è che continuiamo a considerare i detenuti diversi da noi, invece solo un filo molto sottile, assai più sottile delle mura del carcere, ci divide da loro.



LE VOCI DELLA CITTÀ

IMPARIAMO DAGLI ERRORI

(02-12-2004)

Zona 6 / Trasporti / presente

Piazza Tripoli, ha vinto il buon senso, impariamo dagli errori: finalmente è giunta la notizia del ritiro definitivo del progetto di realizzare il parcheggio temporaneo nel mezzo della area verde e senza che ci fosse utile e necessario per i cittadini del quartiere, che si erano mobilitati contro l'intervento.

Credo che da tutto questo vada ricavato l'insegnamento che far partecipare attivamente e concretamente all'ideazione dei progetti, alla loro valutazione gli abitanti e i Consigli di Zona non sia un'inutile perdita di tempo ma una necessità vitale e lungimirante per poter affrontare e risolvere positivamente i tanti problemi della città.

Chiaramente la responsabilità di decidere spetta ai pubblici amministratori ma la capacità di ascoltare ed interpretare bisogni ed esigenze, proposte e suggerimenti non ha mai arrecato danno a nessuno.

Luca Rossetti

SCUOLA DI ITALIANO

(02-12-2004)

P.ta Ticinese/Lodovica / Scuola e Formazione / presente

A due passi dal Naviglio Pavese, in via Pichi 1, c'è una scuola di italiano gratuita riservata a donne straniere di tutte le nazionalità che desiderino imparare l'italiano a tutti i livelli, sia di base che avanzato.

La scuola è organizzata da un gruppo di ragazze che vi lavorano come volontarie nei giorni di martedì (18.30-20) giovedì (18.30-20) e sabato pomeriggio (15.30-17.00).

La sede della scuola è facilmente raggiungibile con il metro, fermata porta Genova, con il tram 15 o 3 e l'autobus 59.

Per maggiori informazioni si possono contattare i seguenti numeri di telefono: 028378817 - 025810226 - 3402504937

Marta

VIVERE

(03-12-2004)

Gallaratese / Vivibilità / presente

Al Gallaratese la zona di Molino Dorino, ma non solo, sta diventando sempre più invivibile, e pericolosa, causa traffico di

penetrazione insostenibile, strade intasate di auto parcheggiate da mane a sera con impossibilità per i residenti di trovare un posto libero (i parcheggi di Molino Dorino e di San Leonardo sono utilizzati meno del 50%). Vigilanza assente, salvo dal venerdì alla domenica pomeriggio per tutelare l'invasione settimanale di rumeni...

Non se ne può proprio più! Cosa aspettano Consiglio di Zona e Consiglio Comunale a darsi una mossa? O, forse, i cittadini del Gallaratese sono di serie B, quindi si accontentino di pagare le tasse?

Renato

INQUINAMENTO DA RUMORE

(13-12-2004)

Zona 6 / Vivibilità / presente

Lungo i primi trecento metri di via Savona abbiamo una forte concentrazione di bar, ristoranti e ritrovi di vario genere la cui attività, nelle ore serali e notturne, raggiunge livelli di rumorosità superiori a quelli permessi dalle vigenti leggi.

Gli inquilini dei palazzi sovrastanti devono sopportare dei disagi dannosi per la salute. Le licenze vengono rilasciate dai competenti enti senza preoccuparsi dei disagi provocati alla comunità abitante. I locali sono quasi sempre privi di strutture insonorizzanti e quindi non in regola con i dettami legislativi. I cittadini non hanno alcuna possibilità di ridurre la soglia di inquinamento acustico se non quella di ricorrere a procedure legali barocche e ridicole.

I politici ambientalisti avrebbero una occasione pratica, e non teorica, per ridurre l'inquinamento intervenendo a favore degli abitanti. La scarsa sensibilità degli ambientalisti mi fa pensare che anche loro appartengano alla categoria dei: "piglia voti e poi goditi la rendita di posizione".

Claudio Ceresa

VIA MERCADANTE

(14-12-2004)

Centrale / Vivibilità / presente

A proposito dei rifiuti nei mercati vorrei segnalare il caso di via Mercadante. Il mercato si trovava nella vicina piazza Benedetto Marcello, da dove è stato trasferito per via dei lavori per i parcheggi interrati. E così via Mercadante è diventata in poco più di un anno un suk coperta dalla spazzatura dei due mercati che si tengono il martedì e il giovedì. Il

pavimento del marciapiede, che era bello è devastato dai camion delle bancarelle. Il Comune ha rimediato con qualche gettata di catrame. Nel frattempo il mercato che era uno dei più bei mercati di Milano si è deteriorato.

P.M.

COLORI NELL'ARREDO URBANO

(14-12-2004)

Tutta Milano / Pubblica Amministrazione / presente

Un tempo l'arredo urbano di Milano aveva una sua coerenza, persa poi negli anni con l'introduzione di nuovi elementi di vari colori e sempre più sconsiderati tra loro, come possiamo verificare dal disordine che mortifica gli spazi pubblici.

Il suo colore caratteristico era un verdone scuro, adottato per pali, fontanelle e altre attrezzature. Ora i pali d'illuminazione vengono riverniciati con un anonimo e triste grigio (trovo scellerata la scelta di ridipingere di grigio i lampioni gialli e rossi di corso Lodi), adottato anche per i lampioncini che si trovano nei parchi, i cestini per rifiuti dell'AMSA sono verde chiaro, ma nei parchi sono verde scuro, mentre per le altre attrezzature regna la confusione.

L'A.T.M., con i colori adottati unitariamente per paline di fermata e mezzi di superficie, prima verdone scuro (fino ai primi anni Settanta) e poi l'attuale arancione, ha sempre mantenuto una cifra stilistica riconoscibile e costante. Soltanto negli ultimissimi anni anche questo baluardo è venuto meno.

Allora, le paline di fermata sono ancora arancione ma se ne sono aggiunte altre, con pannello elettronico riportante i tempi d'attesa, inspiegabilmente di colore rosso (ma chi l'ha deciso?!).

La maggior parte dei mezzi sono ancora arancione, ma i nuovi tram Eurotram e Sirio sono di colore verde, oltretutto di due tonalità diverse, e anche tutte le attrezzature su tali linee (pensiline, paline di fermata, parapetti, pali di sostegno dei fili elettrici di trazione...) sono di colore verde, sempre di tonalità diverse tra loro.

Nei primi anni Settanta c'è stato sicuramente un periodo in cui erano presenti contemporaneamente i due colori per i mezzi A.T.M. (verdone scuro e arancione), ma adesso, anche ammettendo che ci sia la volontà di mutare l'arancione in un altro

colore, non si capisce davvero quale sia la nuova scelta, dato che ci sono almeno quattro colori diversi in circolazione. Ora, mi domando: c'era bisogno d'introdurre tutta questa confusione nei colori? era così difficile attenersi, come si era sempre fatto, a un unico colore A.T.M.? perché i nuovi tram non sono arancione come gli altri?

Ritengo l'argomento di stretta attinenza dell'arredo urbano, che dovrebbe essere trattato in tutti i suoi aspetti unitariamente, senza lasciare che, come avviene adesso, ogni settore o ente operante negli spazi pubblici della città scelga in totale autonomia e sconsideratamente dagli altri.

Andrea Giorcelli

CENTRO SPORTIVO VIA BARONA

(05-01-2005)

Barona / Sport e tempo libero / presente

In via Mazzolari/Barona da alcuni giorni è comparso il cartello planimetrico con evidenziati i lavori da effettuarsi con gli oneri di urbanizzazione Ligresti (torri piazza Ohm). Precedentemente c'era già quello dell'impresa che li realizzerà. Il Comune rilasciò nel 2002 concessione atti P.G.251.175/1996 R.I.5.486/1999, concessione edilizia n°384 alla soc. Immob. Lombarda spa l'esecuzione dei lavori per la realizzazione di un centro sportivo. Il progetto da quello che si vince dalla planimetria esposta prevede la costruzione su un'area di ca. 16.500 mq di un campo di calcio, 2 di bocce, 2 aree giochi per i bambini sotto i 5 anni e sopra, una piazza a semicerchio ad anfiteatro, un'altra piazza ad incontro con vasca e fontana, un punto ristoro, un camminamento coperto a l, lungo, del tipo di piazza della fontana al S. Ambrogio 2°. Il tutto circondato da filari di alberi (160) e piante diverse (120 arbusti), arredi, panchine ecc. e da 2 aree parcheggio una su via Mazzolari, l'altra circolare in via Barona.

Alcune considerazioni:

- 1) gli oneri mi sembra fossero per ca. 1,1 mln di euro;
- 2) dato il tipo di intervento la cifra mi sembra insufficiente;
- 3) ha senso realizzare questo tipo d'intervento quando a 30 mt di distanza il progetto di ampliamento del Parco Teramo terrà conto di tutta una serie di strutture sportive analoghe, sottraendo

aree verdi?;

- 4) perché non pensare di realizzare invece un impianto sportivo del tipo piscina pubblica?;
- 5) visto il numero degli impianti sportivi, la vastità dell'area, la parte riservata ai bambini, ecc, chi gestirà la struttura? sarà privata?, recintata?, ecc.
- 6) quale tipo di controllo ci sarà data la problematicità dell'area, posta al limite della zona urbanizzata, di fianco ad una materna. non diverrà - di sera - un'area off limits del tipo piazza della fontana di via de pretis? già ora tra le vie mazzolari, campari, parco teramo fiorente è lo spaccio notturno.

SCUDERIE DE MONTEL

(12-01-2005)

S. Siro / Arte e Cultura / presente

Nasce il sito per il progetto dei recupero delle Scuderie De Montel. La Scuderia De Montel, insigne complesso architettonico costruito nei primi decenni dello scorso secolo e recentemente divenuto monumento nazionale, versa in un incredibile stato di degrado.

La Scuderia, di proprietà del Comune di Milano, sorge vicina allo stadio e agli ippodromi di San Siro, in un unicum urbanistico in Europa, per la cui salvaguardia l'Associazione Gruppo Verde San Siro si batte da anni. Quello che in altre città d'Europa sarebbe un patrimonio gelosamente custodito a beneficio della collettività, a Milano è dimora per topi e animali randagi e corre il serio pericolo di andare irrimediabilmente perduto.

Il recupero della Scuderia può essere non solo l'occasione per riportare all'originale aspetto uno degli edifici storici della Milano eclettica degli Anni Venti, ma anche l'occasione di creare posti di lavoro, applicare nuovi modelli finanziari e criteri ecosostenibili nella progettazione architettonica.

Da oggi è on line il sito dedicato alle scuderie De Montel: www.demontel.org. Ne è promotrice l'Associazione Gruppo Verde San Siro che tramite esso intende illustrare un possibile piano di recupero, coinvolgere i cittadini di Milano e sollecitare il fattivo impegno di istituzioni, enti ed imprese sulla base di una proposta concreta. Il sito è stato realizzato gratuitamente dalla Società Harimann e il progetto architettonico è sviluppato dallo Studio MDC Architetti Associati. Il recupero di questo prestigioso edificio

LE VOCI DELLA CITTÀ

storico può avvenire in sintonia con altri progetti urbanistici per la rivalutazione della zona attorno allo stadio di San Siro: per esempio il 4° anello.

Vi saremmo grati se ci aiutaste a divulgare questa iniziativa (basata su puro volontariato), che potrebbe costituire un modello in altri contesti simili.

Silvana Gabusi

I SOTTOTETTI MODIFICATI

(13-01-2005)

Zona 1 / Vivibilità / presente

Ero in vacanza per Natale. Al mio rientro dalla parte del cortile del mio appartamento all'ultimo piano di via Rovello, 19, mi sono ritrovata un muro a mezzo metro dalla mia veranda di vetro. Con una scala sono andata a vedere di cosa si trattava ... un enorme appartamento ... con di tutto di più.

È questo il sottotetto rialzato?

Ma la cosa che più mi fa arrabbiare è che 20 anni fa avevo acquistato questo appartamento, dei miei sogni, con grandissimi sacrifici. Lo avevo acquistato perchè potevo vedere la Torre del Filarete, perchè ero all'ultimo piano, perchè ero nel centro storico, perchè era una casa vecchia.

Da qualche anno a questa parte mi hanno circondato da impianti di raffreddamento di un grande albergo, con rumori noiosissimi, muri altissimi (pannelli rossi invece del cielo), piani rialzati di due o più piani. La luce non esiste quasi più. La Torre del Filarete è un lontano ricordo ... I rumori sempre più noiosi... il mio essere sempre più inerme ...

Ma...io sono una semplice cittadina...e questi signori sono grandi gruppi...li chiamano real estate...e con la loro arroganza e valore del quattrino ti schiacciano come piccole formichine.

Non è giusto. Mi sento completamente vuota di fronte a tutto questo.

Maly Foschi

SILLA 2

(14-01-2005)

Zona 7 / Ambiente / presente

Da luglio scorso AMSA ha ottenuto dalla Regione una temporanea autorizzazione a bruciare 350 tonnellate al giorno in più (da 900 a 1250) di rifiuti dentro l'inceneritore "Silla 2", aumentando mediamente del 50% le quantità reali (i flussi di massa) di emissioni velenose, come è ampiamente dimostrato dalle misurazioni ufficiali. Da gennaio l'autorizzazione ad AMSA va ben oltre e concede un aumento che potrebbe far bruciare fino a 1450 tonnellate (questo secondo aumento è posticipato di 15 giorni).

In una situazione di grave avvelenamento dell'aria in tutta la pianura, come dicono le allarmanti rilevazioni sull'inquinamento pubblicate da ARPA, nella nostra Area la Regione non ha trovato motivi di buon senso per respingere la folle richiesta di Amsa e del comune di Milano, gente a cui della salute dei cittadini importa ben poco: per loro conta molto di più succhiare miliardi da impianti dannosi come Silla 2. Proprio a cavallo delle feste sono riprese le trattative tra Comuni, Provincia, Regione ed Amsa per la definizione di un nuovo accordo.

I Comuni circostanti (escluso Milano) sostengono che «la tutela della salute dei cittadini deve essere la parola d'ordine intorno alla quale costruire il secondo protocollo: puntare tutte le richieste sulla riduzione delle emissioni rispetto a quelle emesse in atmosfera bruciando 900 tonnellate al giorno» (il massimo consentito dal precedente accordo).

Gli obiettivi, per i quali hanno firmato 2500 cittadini, sono chiari e dicono che Silla 2 deve tornare a bruciare 900 tonnellate al giorno: potrà aumentare il carico giornaliero solo quando saranno operativi impianti con le "migliori tecnologie disponibili", tali da poter dimostrare con i controlli quotidiani, che l'impianto emetterà inquinanti inferiori alle quantità totali giornaliere emesse bruciando 900 tonnellate al giorno.

Con l'adozione delle opportune tecnologie, almeno per gli inquinanti principali, questo è possibile.

La Regione prima di autorizzare l'aumento delle quantità dei rifiuti avrebbe già dovuto esigere sia questi interventi da parte di AMSA che la completa attuazione del protocollo 2001 (monitoraggio ambientale, teleriscaldamento e raccolta differenziata dell'organico a Milano).

Chiediamo quindi tempi certi per l'attuazione di queste migliorie e, fino ad allora, il ripristino delle condizioni stabilite nel protocollo 2001.

Nel frattempo le cose vanno avanti, e dobbiamo stare tutti pronti a muoverci: sono ripresi gli incontri in Regione per definire un nuovo accordo su "Silla 2": può essere l'occasione per ottenere un miglioramento reale se riusciamo a rovesciare il senso del pessimo inizio che ha avuto in luglio questa vicenda.

PASSAGGI PEDONALI

(21-01-2005)

Zona 3 / Pubblica Amministrazione / presente

Io suggerisco la realizzazione di passaggi pedonali lungo l'asse via Sidoli, Piazza Novelli, via Giustiniano e cioè lungo il flusso naturale dei suddetti viali. L'assenza di un siffatto e modesto manufatto determina nella realtà una frattura nel percorso pedonale tra le suddette vie e Piazza Novelli, rendendo la stessa un'isola inaccessibile e proibita.

Gli attuali passaggi pedonali laterali non non sono funzionali, ma soddisfano solamente secondarie esigenze di attraversamento.

Giacomo Zerilli

AUTOBUS

(24-01-2005)

Baggio / Trasporti / presente

Chi deve recarsi a Baggio che dista poche centinaia di metri dal nostro quartiere, deve quasi fare il giro di Milano. Hanno

allargato la via Quinto Romano, però l'autobus non arriva.

I vecchietti di Quinto Romano

PROTEZIONE NUOVE ALBERATURE

(24-01-2005)

Tutta Milano / Ambiente / presente

Segnalo un'ottima innovazione nel campo del verde pubblico milanese: l'accogliimento da parte del settore Parchi e Giardini del mio suggerimento d'estendere, a partire da tutte le aree verdi della zona 7 (poi adottata anche in altre zone come la 5 e la 8), la protezione della corteccia delle nuove piante, finora utilizzata solo nella riqualificazione del parco Sempione.

Un foglio di plastica flessibile, applicato con un elastico alla base del fusto e che si allargherà con la crescita dell'albero, consentirà di preservarlo da tutte le lesioni e sollecitazioni dannosissime che le macchine tagliaerba, soprattutto i fili di plastica dei decespugliatori, infliggevano sfregando o battendo sulla corteccia delle piante giovani.

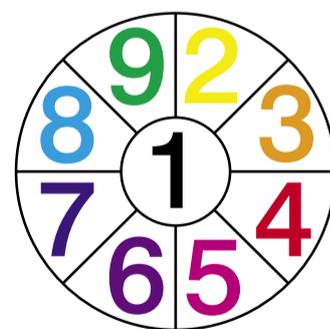
Viene invece abbandonato, tranne che nelle alberature stradali, il tubo flessibile inserito nella buca e utilizzato per l'irrigazione (perché controversi i pareri sui reali benefici e considerato un corpo estraneo inamovibile una volta cresciute le radici) e viene sostituito con la classica conca per l'irrigazione, in più arricchita di terriccio e concime.

Tutte le ferite, comprese quelle da taglio per le potature, asportando la protezione della corteccia e scoprendo il legno vivo, possono causare con gli anni carie, marcescenze e cavità con un guastamento della struttura di sostegno del tronco o del ramo, che cadrà non potendo più sostenere l'accresciuto peso della chioma della pianta ormai diventata alta e adulta. Un danno i cui pericolosi effetti si manifestano solo dopo molti anni e che difficilmente si riesce a collegare e imputare a passate disattenzioni, dando la colpa invece ad altri fattori come età dell'albero (fine del

ciclo vegetativo...), mancate potature, ecc. Insomma spesso il risultato di operazioni errate fatte oggi si vedrà solo tra decenni, quando magari gli attuali responsabili tecnici e politici non lo saranno più e altri dovranno assumersi le colpe — nonché i meriti — delle scelte attuali.

Per questo nella gestione del verde (come in tanti altri campi) bisognerebbe obbligatoriamente adottare una visione di lungo periodo, talvolta, in particolare nel caso degli alberi, anche più lungo della nostra stessa vita; il che mal si accorda però con l'inevitabile brevità del ciclo elettorale e la conseguente necessità di risultati immediati e visibili.

Comunque sia, un po' di lungimiranza in più non guasterebbe anche se non garantisce personalmente o partiticamente nessun vantaggio.



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
Direttore editoriale: Roberto Zaccaria
Caporedattore: Beniamino Piantieri
Redazione: Stefania Aleni, Pierfrancesco Barletta, Marta Casagrande, Francesco Cavalli, Claudio Paggi, David Pasquali, Paolo Pinardi, Leonardo Rosato Rossi.

Progetto grafico LEFTLOFT
Stampa MODERNA srl

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