

SOMMARIO

2

LE COMUNITÀ
CERATIVE: BANCHE
DEL TEMPO
UNA NUOVA SOCIALITÀ

4/5

EDUCARIA:
PICCOLE POLVERI
CRESCONO

6

PAESAGGI UMANI /
PAESAGGI URBAN
GLI APPUNTAMENTI DEL
NEGOZIO CIVICO

7/8

LE VOCI DELLA CITTÀ

STRANO MA VERO

C'erano anni in cui si lottava perché la fantasia andasse al potere. Era molto tempo fa ed erano in tanti ad essere convinti che grazie a ciò il mondo potesse essere assai migliore.

Tramontante le utopie, il mondo si è fatto più grigio anche a causa delle polveri sottili.

Eppure per i nostalgici di quei tempi qualcuno ha raccolto l'antica bandiera e un po' di fantasia la potere ce l'ha portata, lì dove nessuno se lo sarebbe mai aspettato: ai piani più alti della Regione Lombardia.

Infatti, dopo essersi affidati alla danza della pioggia e poi a quella della neve, al Pirellone hanno deciso che solo l'immaginazione avrebbe potuto sconfiggere il PM10.

Quindi guerra ai caminetti che, solo ricorrendo ad un massiccio uso di fantasia, possono essere considerati tra i principali responsabili delle massicce dosi di polveri sottili che siamo costretti a respirare.

SENZA RESPIRO

♣ Di Beniamino Piantieri

Nei primi quarantacinque giorni dell'anno soltanto per tre giorni il PM10 è stato sotto la soglia dei 50 microgrammi per metrocubo: una situazione che definire drammatica per la salute di tutti noi sarebbe riduttivo. Per oltrepassare il limite, fissato dall'Unione Europea, dei 35 giorni di superamento in un anno di quella soglia, a Milano sono bastati appena 37 giorni; un vero e proprio record, negativo purtroppo. Si è infatti riusciti a far peggio dello scorso anno quando sembrava si fosse toccato il fondo; evidentemente, quando si tratta di aria irrespirabile al peggio sembra non esserci fine.

Non è bastata l'eccezionale nevicata di fine gennaio, non sono bastati i due

blocchi domenicali della circolazione del 6 gennaio e del 5 febbraio, non sono bastati gli appelli, le speranze nel vento e nelle precipitazioni atmosferiche. I dati, da anni ormai, mostrano come la situazione della qualità dell'aria sia fuori controllo e gli studi epidemiologici iniziano ad indicare che esistono correlazioni evidenti tra patologia respiratorie -anche gravissime- e la massiccia presenza di inquinanti nell'aria.

Purtroppo ogni volta che i responsabili delle istituzioni vengono messi di fronte all'evidenza di una situazione ormai insostenibile la reazione oscilla dalla rassegnata constatazione delle avverse condizioni geografico-meteorologiche che caratterizzano la

Pianura Padana all'accusa di catastrofismo.

I numeri, però, non sono un'opinione e purtroppo di anno in anno si fanno più allarmanti. Altrettanto allarmante però è l'inazione da parte di chi dovrebbe garantire anzitutto la salute dei cittadini e solo in secondo luogo il diritto alla mobilità automobilistica. Da questo punto di vista è davvero preoccupante che ogni volta che -tardivamente e quindi inefficacemente- viene proclamato un blocco della circolazione sembra sia stato sacrificato un bene supremo. È preoccupante che da anni si continui a sostenere da parte di chi dovrebbe garantirci di respirare senza il timore di ammalarci che la soluzione passa per l'intervento

Continua a pagina 5

CHE COS'È UN NEGOZIO CIVICO

A prima vista potrebbe sembrare una contraddizione, abituati come siamo a vedere la maggior parte degli spazi di questa città dedicati al consumo, alla contrattazione, al commercio.

Un negozio civico a Milano è una scommessa su un nuovo modo di partecipare alla vita della città, infatti il negozio che chiamamilo ha aperto in Largo corsia dei servi non è sem-

plicemente sede di un'associazione o un luogo di ritrovo, bensì è uno spazio di informazione e partecipazione dove il dare e l'avere, lo scambio che è proprio di un negozio, si svolge non sul piano economico bensì su quello civico.

Da più parti e da molto tempo si dice che Milano deve riscoprire la propria tradizione civica, la storia di impegno

che nel passato l'ha fatta crescere e diventare una metropoli capace di innovare e accogliere. Senza neppure pensare di poter risolvere questo bisogno da soli abbiamo però pensato di dare un piccolo contributo: uno spazio a disposizione dei cittadini perché possano informarsi, informare e partecipare.

Continua a pagina 3

LE COMUNITÀ CREATIVE: BANCHE DEL TEMPO

♣ Di Irene Cervasio

Il valore dello scambio sia reale sia figurato è imprescindibile nella vita quotidiana della città, soprattutto quando i bisogni primari come mangiare, bere e riposare si possono dare per scontati. Negli ultimi anni si sta affermando un notevole interesse per la condivisione, lo scambio e tutte le pratiche che permettono di intrattenere con vicini e conoscenti rapporti di mutua assistenza, meglio detto vicinato elettivo. Il vicinato elettivo ha molteplici declinazioni ma uno stesso punto di partenza: l'uomo ha bisogno di socializzare. Le modalità in cui solitamente partecipiamo alla società possono essere individuate entro cornici classiche quali la famiglia e i gruppi di pari come gli amici. Negli ultimi anni la tensione verso la "famiglia mononucleare", la crescente mobilità e la difficoltà nel creare prospettive stabili e sicure ha reso sempre più difficile mantenere i legami familiari e amicali solidi e consolidati. Una risposta a questa condizione è la spontanea formazione di comunità creative che organizzano occasioni di mutua collaborazione e reciproca assistenza. Un esempio sono le Banche del Tempo, che hanno come obiettivo creare, attraverso il meccanismo dello scambio paritario di piccoli servizi un buon vicinato e un'aggregazione positiva tra persone di ogni età e condizione. Dall'11 gennaio il Coordinamento della Provincia di Milano delle Banche del tempo

di Milano ha un nuovo punto di incontro: il Negozio Civico di CHIAMAMILANO. Ogni secondo mercoledì del mese dalle 16.00 alle 18.00 Luigi Tomasso, membro del coordinamento milanese, incontra sia membri delle Banche del Tempo, sia chi, incuriosito, vuole solo capire. Gli abbiamo fatto qualche domanda per capire storia e filosofia delle Banche del Tempo.

Come nasce la banca del tempo?

La Banche del Tempo sono state inventate dalle donne a Sant'Arcangelo di Romagna dove è nata la prima banca italiana fondata nel 1994. A Milano la prima Banca del Tempo è nata nel 1996 a Quarto Oggiaro. Le Banche del Tempo, presenti da alcuni anni in Italia seguendo le esperienze già esistenti all'estero (Inghilterra, Francia, Germania, Canada), sono nate con lo scopo di mettere in contatto persone disponibili a scambiarsi servizi e prestazioni. Le B.T., infatti, offrono la possibilità di conoscersi e scambiarsi aiuti che riguardano la vita quotidiana. E' uno scambio alla pari, che non fa differenze tra le varie professioni. Lo scambio è una forma originale di baratto che è misurata in ore, prescindendo dal valore della prestazione. La tua ora vale quanto la mia ora. Negli scambi non c'è circolazione di denaro, salvo per le eventuali quote di iscrizione necessarie a sostenere le spese di gestione. (14) Il all'anno, salvo studenti disoc-

cupati e precari per cui l'iscrizione è gratuita.) La contabilità del tempo scambiato è tenuta con la registrazione di assegni speciali che riportano il tempo dei servizi scambiati.

E come nasce il Coordinamento Banche del Tempo di Milano e provincia?

Sede operativa c/o AUSER Via dei Transiti, 21 - MM1 Pasteur - Milano Questa è la denominazione della associazione che è stata costituita il 4 maggio 2000, della quale fanno parte le Banche del tempo del territorio della Provincia di Milano che vi hanno aderito. Il "Coordinamento" esiste però di fatto dal 1998, istituito informalmente dalla Amministrazione Provinciale. La sua attività iniziale consisteva in incontri periodici tra le Banche del Tempo per scambiare esperienze, per risolvere qualche problema, per prendere qualche iniziativa. Con l'aumento del numero delle Bdt e dei loro bisogni di supporto è stato necessario dotarsi di uno statuto, che ha permesso di far riconoscere al Coordinamento un ruolo di rappresentanza presso gli enti pubblici e privati. È stato così possibile avere un incontro con la Regione Lombardia per un chiarimento sulla interpretazione della Legge regionale 23/99, acquisire un sostegno finanziario da parte della Provincia di Milano, canaliz-

zare sulle Bdt risorse del Comune di Milano e dell'Istituto Bancario S. Paolo di Torino, presentare progetti al Comune di Milano e alla Regione per un loro finanziamento, aprire presso il Centro Servizi Volontariato (Ciesevi) di Milano uno sportello per informazioni e consulenze sulla banca del tempo.

Quanti sono i vostri aderenti?

Gli aderenti alle BDT di Milano città possono essere stimati in circa 2000 persone. In Italia sono stimate circa 300 BDT, di cui almeno 180 sicuramente attive e collegate con il Coordinamento di Milano e Provincia. Il totale degli iscritti può essere stimato in circa 18 mila persone, considerando anche i familiari che generalmente sono ammessi come aggregati al socio effettivo, la cifra raddoppia sicuramente.

È possibile stimare le ore scambiate tra gli associati?

La stima del numero di ore scambiate è sicuramente molto difficile, in quanto varia secondo il numero dei soci, la loro collocazione personale e professionale e anche dalla locazione geografica. Anche il ritmo di scambio varia da una BDT all'altra. A stima grossolana (e anche un po' al ribasso) direi che almeno 400 ore l'anno possiamo imputarle. Quindi, per le 300 BDT italiane, sono 120 mila ore in Italia. In fondo sono poco più di

6 ore l'anno per ogni socio. Va però detto che questa media è soltanto un dato numerico, in quanto in genere abbiamo soci iperattivi con svariate centinaia di ore l'anno e altri praticamente silenti.

E il numero di iscritti alla news letter?

Gli indirizzi a cui viene mandata settimanalmente la news letter sono 1240 di cui, 180 BDT e Associazioni varie e 1060 tra soci, amici, giornalisti, funzionari e amministratori di enti locali.

Quali sono le attività della BDT?

Molte attività delle BDT sono uguali a quelle svolte da altre associazioni o gruppi informali. La cifra stilistica delle BDT sta in due punti: - lo scambio che deve essere presente in ogni attività - l'intercambiabilità delle persone. In pratica, nelle altre Associazioni, in genere gli scambi avvengono all'interno del gruppo, tra persone che già si conoscono. Nelle BDT invece l'intento è esattamente l'opposto: attraverso lo scambio (strumento) mettiamo in contatto persone che non si conoscono e che probabilmente non si sarebbero mai incontrate (obiettivo).

Cos'è il coordinamento?

Il Coordinamento delle BDT di Milano e Provincia è a sua volta una BDT.

Attua iscrizioni di persone e BDT in complesso, e scambia esattamente come in ogni BDT. La sua attività è ovviamente finalizzata a collegare le altre BDT, a fornire strumenti teorici e pratici di lavoro per le BDT (il mitico kit di lancio). Favorisce il contatto con le istituzioni e Enti locali, cui presenta progetti, secondo le leggi vigenti in particolare, in Lombardia, la legge 23/1999. Organizza periodici corsi di preparazione e formazione per soci e facilitatori. Produce il Bollettino Mail settimanale e organizza un convegno annuale cercando di porre basi teoriche condivise tra BDT italiane e straniere.

Come vi si può contattare?

Il Coordinamento delle BDT di Milano e Provincia ha sede in Via dei Transiti, 21 - 20127 Milano, presso l'Auser. Per contattare il Coordinamento, telefonare allo 02 2618 006 (orario: martedì, mercoledì, giovedì, dalle 10 alle 12). Il Coordinamento ha un proprio sito web www.banchetempo.milano.it e risponde alla mail bdtmipro@tin.it. Da gennaio presso il negozio civico sono in fase di attivazione diverse attività e sportelli, altri quali l'assistenza legale gratuita la Banca del Tempo e l'ospitalità per comitati, gruppi e associazioni, sono già a pieno regime.

NEGOZIO CIVICO

Segue da pagina 1

Infatti, una delle peculiarità del negozio civico di Chiamamilano non è solo quella di fornire informazioni sulle grandi trasformazioni che attraversano Milano, ma è anzitutto un contenitore strutturato presso il quale i cittadini possono inserire le proprie informazioni, condividerle, utilizzarle perché altri cittadini abbiano la possibilità di capire come cambia la città e se tali cambiamenti sono condivisi oppure imposti e, in quest'ultimo caso, se è possibile intervenire per far sentire la propria voce. Il negozio civico è un esperimento inedito, traduzione concreta del sito www.chiamamilano.it, che offre servizi e accoglie proposte per i cittadini milanesi. Lo spazio si sviluppa in 150mq nel cuore di Milano e vuol'essere un'occasione per partecipare in modo attivo alla vita della città, incontrando persone e condividendo esperienze. Presso la nuova sede di Largo Corsia dei Servi (MM1 S. BABILA) vengono offerti dei servizi completamente gratuiti che vanno ad affiancare l'attività primaria di informazione sugli aspetti del vivere a Milano con particolare attenzione per l'ambiente, la qualità dell'aria e della vita in città. Tra le 9.00 e le 19.00, dal lunedì alla domenica, siamo a disposizione per raccogliere e girare informazioni, per

raccontare il progetto e ricevere suggerimenti, per organizzare momenti di incontro e proporre occasioni di scambio. Nel Negozio Civico troverete poi due grandi mappe di Milano nelle quali vogliamo archiviare tutti i documenti, le relazioni, le fotografie e i materiali sulle 9 zone della città, per far circolare le vostre idee e segnalazioni.



Il negozio civico è inoltre uno spazio libero a disposizione per tutte le associazioni, comitati o gruppi che necessitano di uno spazio per riunirsi, farsi conoscere e proporre attività, progetti, laboratori, eventi, il tutto gratuitamente e orientato al miglioramento della qualità della vita nella nostra città.

A pagina 6 il programma delle attività del negozio civico per febbraio e marzo 2006

UNA NUOVA SOCIALITÀ

♣ Di I. C.

Il 19 gennaio scorso sono stati presentati i dati del questionario iniziale della ricerca "ABITO MILANO" www.abitomilano.com, frutto della collaborazione tra l'agenzia per l'innovazione sociale INNOSSENSE PARTNERSHIP e il Dipartimento INDACO del Politecnico di Milano. Il primo passo della ricerca è stato decisamente un successo: 3.500 questionari completati e 2.800 manifestazioni di interesse al CoHousing. Il questionario era assolutamente ad ampio raggio: non solo si parlava di condivisione di spazi e in un certo senso di destini, ma anche del livello di gradimento delle attuali situazioni abitative, dell'uso dello spazio e delle aspettative dei singoli e delle famiglie. Le famiglie in questo caso sono sicuramente uno dei "target" o dei soggetti privilegiati che la ricerca cerca di coinvolgere: nuclei ai quali la mono-nuclearità va stretta e che cercano forme attive di condivisione e di costruzione di possibilità. Infatti credo che la crescente atten-

zione per il CoHousing sia davvero una possibilità da vagliare e non dimenticare per l'alternativa che si tende. Ma cos'è il CoHousing? Da cosa prende avvio? Partendo dalla difficoltà di inserirsi nelle tradizionali formule di assistenza che il welfare propone, i cittadini urbani e non cercano sostegno in comunità che siano in grado di supplire all'incertezza con sostegno e prospettive comuni. Il sistema di CoHousing unisce i vantaggi della proprietà della casa con la condivisione di spazi limitrofi all'abitazione in cui espletare tutte le attività di socialità che erano tipiche dei nuclei familiari e che ora cercano nuove strade di realizzazione. Ogni progetto di CoHousing ha specificità proprie, ma rientra in caratteristiche comuni, dei minimi comun denominatori, quali: progettazione partecipata: occasione di intervento nella progettazione per i cittadini di spazi, progetti, incontri e

situazione in cui la presenza dei futuri fruitori diventa un valore aggiunto e un'occasione di crescita per progettisti professionisti e non. Vicinato elettivo: sostegno da parte di individui fisicamente vicini anche se non necessariamente mossi da stessi principi e attitudini. Comunità non ideologiche: l'etica assume un valore superiore, la condivisione di tempo e spazio diviene prioritaria rispetto all'adesione a posizioni connotate ideologicamente. Gestione locale: spostamento dell'organizzazione della quotidianità ai diretti interessati per meglio calare i bisogni nelle possibili soluzioni. Struttura non gerarchica: le comunità vengono definite di pari per indicare l'assenza di un "capo", per individuare chi è artefante del progetto. Scelta reciproca di appartenenza e di gestione orizzontale di risorse materiali e immateriali. Sicurezza: far parte di una comunità permette di percepire in modo concreto quella sicurezza che non è esclusione, ma comprensione e condivisione con tutti i possibili

"vicini" Design e spazi per la socialità: la qualità dello spazio assume valore in sé per sé, la scelta di condividere e collaborare richiede l'individuazione di uno spazio adeguato e pensato appositamente. Non si vuole usare lo spazio in esubero, ma ripensare lo spazio in funzione di occasioni di socialità. Servizi a valore aggiunto: ognuno di noi è costantemente alla ricerca di servizi che però troppo spesso eliminano in toto la componente amicale, affettiva e anche ludica che caratterizza l'incontro tra esseri umani. Privacy: la ricerca di momenti di socializzazione non vuole eliminare la privacy che ha assunto un valore sempre crescente nella vita quotidiana. Benefici economici: riprodurre dinamiche tipiche delle famiglie allagate permette di sfruttare occasioni di sostegno che evitano la ricerca di servizi di cura quali baby-sitter, aiuti domestici, gruppi di acquisto consapevoli ect. Ovviamente questa ricerca non è che

uno scorcio su realtà che a livello europeo e non solo, hanno ormai anni di vita. Ecco alcuni esempi di condivisione nel mondo tratte dal sito www.cohousing.it **Quayside Village - Lower Lonsdale - Canada** Non lontano da Vancouver, inserita in uno splendido paesaggio e in un contesto commerciale attivo, una palazzina multiculturale e multigenerazionale, dotata di un cortile interno nel quale il design ha incorporato piante pre-esistenti, un piccolo orto comune, un'area per il compostaggio, uffici, stanze per gli ospiti, sale da pranzo condivise... <http://www.cohousing.ca/cohsng4/quayside/> **Swan's Market - Oakland - California** In pieno centro città, un ex-mercato ristrutturato ospita 22 unità di abitazione per gruppi familiari e singles che vivono l'intensità della quotidianità della metropoli e condividono una sala e una cucina per incontri, una

palestra, un hobby room, una lavanderia e una stanza per gli ospiti <http://www.swansway.com/> **Cotati - California** A un'ora da San Francisco, un comunità votata alla sostenibilità ambientale e alla qualità della vita, che condivide una lavanderia, spazi per gli incontri e gestisce quattro spazi negozi su strada. <http://www.cotati-cohousing.org/> **Eastern village Cohousing - Silver Spring - Washington DC** Un agglomerato di 56 unità di condomini che variano dai 50 ai 180 mq, fra Washington e Silver Spring, nasconde una comunità urbana che condivide stanze per lo yoga, spazi gioco e biblioteche, una grande sala per cenare insieme, terrazze ricche di verde... <http://www.easternvillage.org> **Doyle street - Emeryville - California** Un vecchio capannone industriale in un quartiere periferico, vicino alla famosa università di Berkeley, è stato trasformato e riadattato in loft privati e spazi comuni da un gruppo di

residenti americani e da alcuni ricercatori giapponesi <http://www.emeryville-cohousing.org/> **Pinakarri Community - Hamilton Hill - Australia** Il primo cohousing australiano, caratterizzato da una forte volontà di rispetto dell'ambiente. Il progetto punta sulle forme di utilizzo dell'energia solare passiva, sullo sviluppo di coltivazioni in permacultura, sul compostaggio dei rifiuti, sull'utilizzo di energie rinnovabili <http://www.pinakarri.org.au/> **Gemeenschappelijk wonen project - Nieuwegein - Paesi Bassi** Nei Paesi Bassi, il più grande progetto di coabitazione: 190 persone, 26 case condivise (stanze in comune per studiare, lavorare, dormire) e 21 appartamenti, un ristorante, un negozio dell'usato, giardini e spazi per praticare degli sport, un pub aperto fino all'una di notte a cui possono accedere gli abitanti e i loro amici <http://www.gwwwebsite.com/> Prima si dava per scontato il sostegno

economico e sociale dai parenti, il senso di identità e di appartenenza ad una comunità, ma oggi si deve consapevolmente costruire tutto ciò. Le comunità di CoHousing sono una risposta contemporanea a ciò: offrono le case private con le loro cucine, soggiorni, camere da letto ecc, ma in più hanno dei servizi in comune, che sono progettati in modo da facilitare lo sviluppo del rapporto di amicizia e di comunità. C'è sempre il "common house" - la casa comune - che comprende una ampia camera da pranzo, cucina, soggiorno, camera da riunione, biblioteca, salotto per la TV, laboratori e spazi per i ragazzi. Inoltre c'è spesso un orto comune, campi, un laghetto, lavatrici in comune, camere per gli ospiti e magari anche la coproprietà di alcune macchine. È innegabile il fascino che queste esperienze suscitano per le risposte a bisogni che tutti noi sempre più spesso percepiamo. Certo, il bisogno di condivisione potrebbe essere declassato a vizio o a capriccio, ma solo

un cieco riuscirebbe a ignorare la crescente solitudine e difficoltà di cui tutte le fasce d'età soffrono costantemente. Uno dei primi psicologi che teorizzò un ordine dei bisogni secondo il quale alcuni bisogni vanno soddisfatti prima che nascano quelli del livello successivo fu Maslow nel 1954 che disegnò la Piramide dei Bisogni in cui i primari stanno alla base e sorreggono necessità di sicurezza, appartenenza, stima e realizzazione. Sicuramente lo studio e la promozione del CoHousing è un'ottima occasione per portare in superficie modelli di costruzione dell'identità sociale che danno per assodati fame e sete, ma che offrono cibo per la vita sociale, e soluzioni concrete a problemi reali.



PICCOLE POLVERI CRESCONO

◆ Pamela Turchiarulo e Andrea Taverna Osservatorio Meteorologico Milano Duomo

Nel complesso delle polveri sottili (PM10) è possibile distinguere una componente primaria, direttamente immessa in atmosfera da svariate sorgenti tra cui il traffico urbano, i processi di combustione industriale e la produzione di energia elettrica ed una secondaria, che si genera invece attraverso una serie di reazioni che coinvolgono altri inquinanti già presenti in aria.

La quota di emissione di particolato primario derivante dal trasporto stradale, ormai indiscutibilmente ritenuta la principale fonte di produzione di polveri sottili nelle aree urbanizzate, proviene non solo dagli scarichi degli autoveicoli, ma anche dalla consunzione di freni, gomme e parti meccaniche dei mezzi, nonché dall'abrasione del manto stradale prodotta dal loro passaggio. Non solo, ma il transito delle autovetture svolge inoltre un ruolo fondamentale nel risollevarlo delle polveri già depositatesi e, come tale, costituisce un'importante fonte secondaria di produzione delle stesse. Ed è proprio all'abbattimento di questa quota di emissioni secondarie che sono volte le tecniche di sanificazione attraverso lavaggio del

manto stradale consigliate dall'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA), di cui è stata avviata negli ultimi anni la sperimentazione da parte di diverse amministrazioni locali italiane. Pioniera è stata proprio, nel 2002, la nostra città, ma da allora molteplici sono le esperienze che si sono susseguite da parte di molti altri comuni tra cui Lodi, Piacenza, Padova, Mestre e Vicenza, fino ad arrivare alla più recente di Como partita il 22 gennaio e che durerà otto settimane.

Ad oggi, le conclusioni che è stato possibile trarre dalla sperimentazione non sono tuttavia granché incoraggianti. Un primo fondamentale problema riguarda la difficoltà di correlare causa ed effetto: è quasi impossibile infatti capire se ed in che misura i risultati ottenuti siano realmente attribuibili alla pratica di lavaggio e non piuttosto alle mutate condizioni meteorologiche.

In secondo luogo e soprattutto, un'eventuale riduzione di concentrazione del particolato riguarderebbe comunque quasi esclusivamente la frazione grossolana, che, proprio in virtù delle sue dimensioni, più facilmente si deposita al suolo sotto l'ef-

fetto della forza di gravità, mentre la componente fine, assai più pericolosa di cui è stata avviata negli ultimi anni la sperimentazione da parte di diverse amministrazioni locali italiane. Pioniera è stata proprio, nel 2002, la nostra città, ma da allora molteplici sono le esperienze che si sono susseguite da parte di molti altri comuni tra cui Lodi, Piacenza, Padova, Mestre e Vicenza, fino ad arrivare alla più recente di Como partita il 22 gennaio e che durerà otto settimane.

Un'altra interessante proposta di intervento per la riduzione e la neutralizzazione del particolato atmosferico è stata recentemente presentata in un convegno a Torino dal gruppo Italcementi. Si tratta del cosiddetto "cemento mangia-smog", una particolare malta, di colore bianco o grigio, con le stesse caratteristiche di quella normalmente impiegata in edilizia, ma dotata di particolari proprietà di fotocatalisi, grazie alle quali sarebbe in grado non solo di neutralizzare molti inquinanti atmosferici presenti nei fumi delle caldaie, negli scarichi industriali e delle autovetture, ma anche di abbattere sensibilmente la concentrazione di polveri sottili. Il cemento mangia-smog è stato già sperimentato nella pavimentazione stradale a

Segrate (Milano) e nei masselli autobloccanti a Calusco (Bergamo), ma i risultati sono in realtà attualmente ancora in fase di valutazione.

Ma quali sono gli accorgimenti che ognuno di noi nel suo piccolo può utilizzare per cercare di diminuire la quantità di polveri respirata? È di questi giorni la notizia dell'invenzione, da parte di uno scienziato inglese, di un nuovo dispositivo anti-smog chiamato "Purebreath", che dovrebbe nel prossimo futuro sostituire le classiche mascherine bianche che siamo abituati a veder indossare nella nostra città da molti ciclisti. Questo apparecchio è dotato di particolari fibre elettrostatiche di carbonio che, agendo come una sorta di calamita, riescono ad intrappolare le particelle, anche di dimensioni molto piccole, evitando così che riescano ad entrare nelle prime vie respiratorie. In effetti, i principali dubbi evidenziati da una serie di studi riguardo all'utilizzo delle cosiddette "mascherine igieniche", che pur rappresentano al momento l'unico rimedio possibile che i semplici cittadini possano adottare per difendersi dalle polveri sottili, riguarda proprio la loro inadeguatezza alla filtrazione

delle particelle più fini. Non offrendo alcuna protezione se non nei confronti delle polveri grossolane, esse non sono dunque conformi alla norma europea EN149 e, secondo la legge, non sono utili come dispositivo di tutela individuale, quanto piuttosto per la salvaguardia dell'ambiente esterno da possibili contaminazioni originate da chi le indossa. In altre parole, con questo tipo di mascherine più che proteggerci dall'ambiente circostante, paradossalmente proteggiamo l'ambiente da noi stessi!

Nell'attesa quindi che l'innovazione tecnologica venga in nostro soccorso e possa fornirci dei mezzi più utili per limitare i danni, dato che ad oggi questa speranza sembra, ahimé, assai più concreta che non quella di veder attuare degli interventi efficaci sulle cause che li originano, non ci resta che augurarci di aprire le finestre alla mattina e di trovarci di fronte ad una bella giornata di pioggia perché, anche se dovremo camminare sotto l'ombrello, perlomeno sapremo di fare la felicità dei nostri polmoni!

PM 10

30 Gennaio 2006
13 Febbraio 2006
dalle 0.00 alle 24.00
via Vico

Data	µg/m3
30/01/06	115,20
31/01/06	101,80
01/02/06	122,20
02/02/06	176,30
03/02/06	182,40
04/02/06	180,50
05/02/06	67,20
06/02/06	46,80
07/02/06	117,30
08/02/06	162,90
09/02/06	170,50
10/02/06	55,90
11/02/06	45,80
12/02/06	81,90
03/02/06	91,20

Dal 1/1/2005 il valore limite nelle 24 ore per il PM10 è fissato in 50 µg/m3, da non superare per più di 35 giorni in un anno.

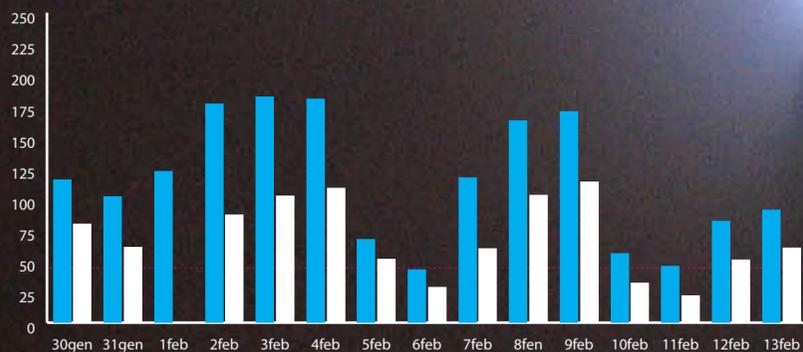
Valore limite PM 10: 50 µg/m3

PM 2,5

04 Gennaio 2006
21 Febbraio 2006
dalle 0.00 alle 24.00
Via Quarenghi

Data	µg/m3
30/01/06	79,60
31/01/06	60,80
01/02/06	n.d.
02/02/06	87,20
03/02/06	102,30
04/02/06	108,70
05/02/06	51,50
06/02/06	36,90
07/02/06	59,60
08/02/06	103,00
09/02/06	113,40
10/02/06	32,10
11/02/06	21,70
12/02/06	50,60
13/02/06	60,40

Per il PM 2,5 non esistono attualmente soglie stabilite per legge; il limite medio annuale proposto in ambito europeo è compreso tra 12 e 20 µg/m3, con un limite giornaliero fissato a 35 µg/m3 da non superare più di 35 volte in un anno. (Fonte: Second Position Paper on Particulate Matter final draft, CAFE Working Group on Particulate Matter, Aprile 2004).



SENZA RESPIRO

Segue da pagina 1

◆ Di Beniamino Piantieri

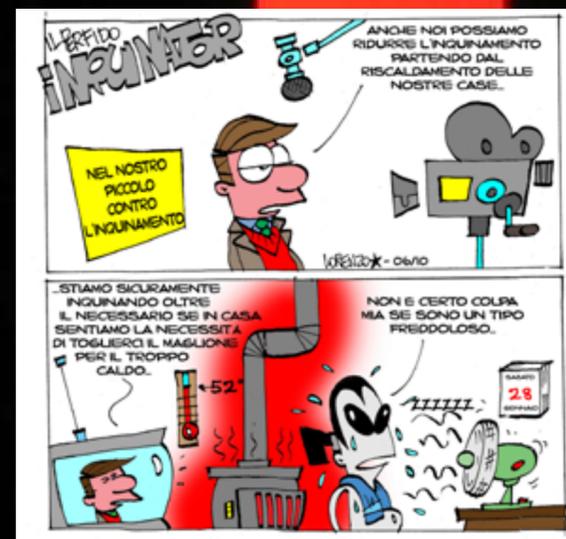
sugli impianti di riscaldamento, quando sono gli stessi studi dell'Agenzia Regionale per la Protezione ambientale a dimostrare che la maggiore fonte emissiva per gli inquinanti più pericolosi è il traffico automobilistico. L'ultimo "Rapporto sulla Qualità dell'aria", presentato dal Comune di Milano lo scorso 21 settembre ed elaborato a partire dai dati ARPA, indica chiaramente che le principali fonti emissive degli inquinanti più pericolosi - polveri sottili, monossido di carbonio, ossidi di azoto, benzene - sono legate al traffico automobilistico e quindi solo in minima parte al riscaldamento. In particolare il riscaldamento terziario e residenziale produce solo il 4,6% del monossido di carbonio, il 22,8% degli ossidi di azoto, il 2,8% del benzene e il 2,0% del PM10. A questo punto è non solo lecito bensì doveroso chiedersi come la Regione Lombardia sia potuta

arrivare ad individuare nei caminetti domestici un pericolo così grave per la qualità dell'aria tanto da varare un provvedimento che ne vieta l'utilizzo fino al termine dell'inverno. Se infatti consideriamo le percentuali elencate poco sopra e consideriamo che i caminetti su quelle cifre alquanto esigue incidono per una quota infinitesimale si ha un quadro abbastanza preciso dell'assoluta inutilità di un provvedimento del genere e soprattutto dell'assoluta mancanza di una strategia efficace per restituire ai Milanesi e ai Lombardi il diritto di respirare. E' pur vero che nella lotta all'inquinamento da qualche parte bisogna cominciare, ma è lecito, anzi doveroso, chiedersi perché ci si ostini a partire da provvedimenti che se non inutili indubbiamente sono incapaci di produrre risultati apprezzabili. Milano rischia così di diventare veramente un luogo senza respiro, dove

anche l'atto vitale più elementare è diventato una fonte di rischio. Da anni si discetta di provvedimenti strutturali sempre imminenti e mai messi in atto. Dal canto nostro continuiamo a indicare tre proposte che certo non sono la soluzione di ogni problema ma indubbiamente sono più utili della guerra ai caminetti o di blocchi della circolazione programmati con troppo anticipo. Anzitutto l'incentivazione del car pooling, che permetterebbe di cominciare a cambiare la mentalità con la quale adoperiamo il mezzo privato poiché inizierebbe ad essere sfruttato come veicolo ad uso collettivo, l'istituzione di buoni mobilità aziendali - sul modello dei buoni pasto - che incentivino, soprattutto i pendolari, all'uso del mezzo pubblico, e infine l'adozione dei blocchi mirati attraverso l'utilizzo delle previsioni meteo che consentano di sapere con un anticipo di 72 ore l'andamento



Dalla mostra "Immagin'Aria" curata dal Centro Antartide



PAESAGGI URBANI/PAESAGGI UMANI

✦ Di Giovanna Franco Repellini

L'architettura è cubo, è parallelepipedo, è piramide, è obelisco, è torre: forme chiuse che stanno.

Rifiuta le forme non finite. La sfera, forma infinita, non sarà mai un'architettura, rotola non sta, ne comincia ne finisce.

L'architettura comincia e finisce.

Gio Ponti

Cosa mi piacerebbe per il futuro di Milano? Diciamo per i prossimi dieci anni, sembrano tanti ma passeranno in un attimo, com'è successo per quelli appena trascorsi. Si era molto speranzosi dieci anni fa: l'Europa era tutta un'evoluzione di cantieri, nuovi musei, piazze, aree dimesse e città decadute

trasformate come per incanto in posti alla moda; centri divenuti attrazione del turismo mondiale e motivo di fierezza (e ricchezza) per gli abitanti. Sicuramente la modernità vilipesa e considerata defunta nel periodo del postmoderno, durante gli anni ottanta, si era presa una sua rivincita e divampava ovunque. Noi Italiani con la modernità abbiamo sempre avuto un rapporto difficile, anche perché siamo per eccellenza la patria della classicità, abbiamo la maggior parte dei siti monumentali del mondo, in qualsiasi angolo si giri ci si imbatte in luoghi deliziosi, in architetture stupende ricche di storia o in piccoli angoli pieni di poesia. La modernità, quando è arrivata, soprattutto nel dopoguerra, si è trovata davanti a un paese in buona parte ancora medioevale, ricco di castelli diroccati, chiese fatiscanti, cittadine di pietra e mattoni, con una popolazione semianalfabeta e ha funzionato come un elefante tra cristalli, muovendosi con goffaggine e spregio verso la tradizione e con molto provincialismo. I futuristi, ad esempio, sono stati un grande movimento

artistico, eppure Marinetti voleva chiudere i canali di Venezia stimandoli un retaggio del passato; la cosa non si è fatta ma con quella mentalità si sono chiusi i navigli. Oggi sembra che tutti abbiano capito che non c'è modernità senza una equilibrata integrazione tra l'antico e il nuovo e che modernità in Italia significa innanzi tutto salvaguardia e valorizzazione del suo territorio. Sui modi però c'è tutto da discutere: sicuramente non può significare rifiuto della tecnologia, ma anzi il contrario, o rifiuto delle forme più avanzate della modernità ma piuttosto una ricerca attenta e non scopiazzata di una nostra identità stilistica. Nel Cinquecento lo stile degli artisti fiorentini era detto "antico-moderno", per la capacità di innovare e ribaltare la tradizione accogliendo al proprio interno la memoria e la grandezza di Roma. Sono passati secoli ma mi sembra che la nostra cifra stilistica, il modo più autentico della nostra tradizione sia ancora quell'antico-moderno, che ritroviamo in Giò Ponti e in tanta parte degli architetti milanesi e lombardi a partire da Terragni fino

alla Velasca e oltre. "Gotici" diceva Vasari con disprezzo parlando di architetti che costruivano pinnacoli alti e spezzati, forme contorte e prive di simmetria e ponevano mostruose creature, le gargouille, come decorazioni bizzarre che furono riprese anche nella pittura, per esempio da Bosch. "Gotiche" ancora ci sembrano certe architetture moderne: attorcigliate, sghembe, ruotate, frantumi, pinnacoli infiniti verso il cielo, sentiamo che è qualche cosa che mal si colloca nel contesto italiano, che non nasce da noi e che forse siano sciocamente soggetti allo starsistem degli architetti che si esprimono in quel modo. Detto ciò, che senso ha starne fuori? Evitare il confronto, rifiutare sdegnosi ciò che non appartiene alla nostra tradizione sembra assurdo tanto quanto inginocchiarsi esterofili e proni in modo maniacale alle mode internazionali. Tante cose vorrei per i prossimi dieci anni di Milano, una è sicuramente quella di sapere tenere alta la bandiera di una cultura architettonica di cui siamo stati ricchi, libera da pregiudizi ma capace di dare

GLI APPUNTAMENTI DEL NEGOZIO CIVICO

FEBBRAIO APPUNTAMENTI FISSI

Venerdì 17 ore 17.30 sesta lezione del corso di lingua dei segni
Sabato 18 ore 11.00 sportello orientamento legale
Venerdì 24 ore 17.30 sesta lezione del corso di lingua dei segni
Sabato 25 ore 11.00 sportello orientamento legale
Mercoledì 8 marzo dalle 16 alle 18 Banca del Tempo

APPUNTAMENTI DEL MESE

GIOVEDÌ 16 FEBBRAIO ORE 18.30

JAM SESSION. STORIE DI JAZZ
Le grandi canzoni afroamericane narrate dagli autori italiani contemporanei edizioni Lampi di Stampa.
Racconti di Camilla Baresani, Giovanni Chiara, Michelangelo Coviello, Enzo Gentile, Aldo Nove, Enrico Rava, Dario Voltolini e altri. Intervengono i curatori Guido Michelone e Francesca Tini Brunozzi l'editore Mariano Settembrini intermezzi musicali Veronica vismara jazz combo con Veronica Vismara (voce) e Nick Baracchi (chitarra)

DOMENICA 19 FEBBRAIO E DOMENICA 19 MARZO ORE 16.00

Regateo: la festa del baratto di arciragazzi aspettiamo tutti i bambini tra i 6 e i 10 anni che, zaino in spalla, vorranno sperimentare l'arte della contrattazione e dello scambio. I più generosi potranno donare,

impacchettare e decorare giochi e seggioline che l'associazione "SOLETERRE" porterà a Kiev per allistire la ludoteca nell'ospedale locale.
Per partecipare è necessaria la tessera ArcIragazzi che è possibile sottoscrivere al momento al costo di 5 Euro

GIOVEDÌ 23 FEBBRAIO 18.30

HELP! THE BEATLES!
Le canzoni di Beatles narrate da poeti, musicisti e romanzieri italiani edizioni Lampi di Stampa.
Racconti e poesie di Laura Bosio, Giuseppe Caliceti, Andrea Capi, Francesca Mazzucato, Morgan, Davide Pinardi, Raul Montanari, Aldo Nove e altri.
Intervengono i curatori Guido Michelone e Francesca Tini Brunozzi intermezzi musicali Flos & new pegaso (Beatles Cover Band)

GIOVEDÌ 2 MARZO 2006 ORE 18.30

Lato B
Romanzo breve, minimalista, poetico, ma anche di formazione, in cui storie all'apparenza parallele finiscono per intrecciarsi.
edizioni Lampi di Stampa
Intervengono
L'autore Gabriele Gobitti intermezzi musicali freedom jazz bands Domenico Gallelli batteria, Martino Vergesi chitarra. Lorenzo Casu tastiere e programmazione

LE VOCI DELLA CITTÀ

PARCHEGGIO INVALIDI
(15-12-2005)
Crescenzago / Vivibilità / presente

Da un paio d'anni risiedo in via orbetello dove, appena arrivato, esistevano tre posti auto riservati agli invalidi, questa primavera dopo il rifacimento della segnaletica orizzontale, questi posti sono stati eliminati, non c'è più un solo posto auto riservato ai poratori di handicap. Questa zona è densamente popolata e ci sono diverse auto provviste di tagliando invalidi, io sono uno tra questi, e non capisco come mai siano stati eliminati quei pochi posti che c'erano che erano pure insufficienti.
Ho scritto anche al Comune di Milano ma non ho ricevuto risposta.
Cosa si può fare per riavere quei parcheggi riservati che c'erano già due anni fa?

Antonio Galluccio

PARCHEGGI A LISCA DI PESCE IN VIA MASSAUA
(20-12-2005)
Zona 7 / Trasporti / presente

Ho visto che una segnalazione era già stata fatta un bel po' di tempo fa, non è cambiato niente e ritorno sul discorso:ebbene con la scusa dei lavori sulla circonvallazione, sul lato di una via che vede l'ingresso: - ad una scuola elementare (circa 500 bambini), - subito dopo ad un nido (di cui non conosco il numero di bambini presenti) - e poi ad una scuola materna (100 bambini) il parcheggio delle macchine è stato fatto a lisca di pesce. Ebbene alle richieste fatte dalle mamme ai vigili, la risposta è stata che questa è solo una situazione transitoria fino a fine lavori. I lavori sono quasi finiti, i parcheggi rispetto a prima sono sicuramente più contenuti e

la lisca di pesce rimane. A parte l'attaccarsi al discorso dei lavori da finire, mi chiedo: MA E' PENSABILE USARE TALE SISTEMA DI PARCHEGGIO DAVANTIA DELLE SCUOLE DOVE I MARCIAPIEDI DEVONO ESSERE LIBERI E PIENI DI PALETTI CHE IMPEDISCANO A QUALSIASI AUTOMOBILISTA DI PARCHEGGIARE???? Cosa peraltro che ho visto in uso davanti a varie scuole. Non bisognerebbe farlo davanti a tutte le scuole?

Anna Gargantini

PASSIAMO IL TESTIMONE
(27-12-2005)
Greco / Volontariato / presente

Può accadere che una persona in un particolare periodo della sua esistenza debba affidarsi ad un "presidio sanitario" (stampelle, carrozzella, piantana per flebo ecc.), poi, esaurita la necessità, il "tutore" (spesso costoso) viene abbandonato. L'Associazione Volontaria di Pronto Soccorso e Pubblica Assistenza SOS

Milano ha constatato, nella propria esperienza, quale e quanta preziosa utilità sia conservata e possa essere trasmessa da questi strumenti.
E' nato così il "progetto Testimone" per dare struttura e far incontrare costruttivamente le esigenze.
Chi si trovasse ad avere tali presidi in buone condizioni potrebbe costruttivamente "passarli" affinché vengano messi a frutto per alleviare una situazione difficile.
Senza reclamizzare l'iniziativa alla data odierna sono state raccolte 8 carrozzine 1 demulatore, 1 letto ortopedico.
Le 8 carrozzine sono già state ricondizionate e consegnate a persone che ne avevano bisogno.
Allo scopo l'Associazione è alla ricerca, oltre che di volontari disposti ad impegnarsi, di un box prefabbricato ove riporre al riparo il materiale in consegna.

SOS Milano
via Zuretti, 68
tel. 02 67071780/1
www.sosmilano.it

ANCORA SUI PARCHEGGI PER RESIDENTI
(04-01-2006)
Tutta Milano / Trasporti / presente

Vorrei sapere il criterio di assegnazione delle strisce gialle per i residenti. io abito in zona vicino alla fiera ed oramai la mia via è rimasta l'unica senza strisce gialle o blu ed il risultato è che tutti quelli che non vogliono pagare la sosta vengono in via dezza con il risultato che noi poveri residenti giriamo per ore alla ricerca di un parcheggio tranne nelle ore in cui gli uffici o i negozi chiudono. perchè questa discriminazione? a chi possiamo rivolgerci per avere delucidazioni e sapere se in un prossimo futuro anche noi potremo avere i nostri parcheggi?

TELECAMERE ANTI DOPPIA FILA
(06-01-2006)
Fiera / Vivibilità / presente

In Via Marghera la doppia fila è ormai istituzionalizzata. le conseguenze sono traffico e rallentamenti in tutta la zona (via ravizza, piazza wagner, pzza piemonte). i vigili non sembrano essere troppo interessati al problema. in mancanza di personale credo si potrebbero installare delle telecamere. o raddoppiare le multe. o forse a qualcuno fa comodo visto che è una via molto commerciale?

GRATTA E VAI ?
(07-01-2006)
Tutta Milano / Ambiente / presente

L'accumulo di inquinanti di questi giorni ha riacceso l'ennesimo dibattito sul che fare; fra i tanti commenti e proposte ricompare quella sul ticket di ingresso; il principio che chi inquina deve pagare un prezzo in quanto l'aria è un bene prezioso e limitato mi trova pienamente d'accordo; ma sarebbe oltremodo iniquo a mio pa-

rere tassare solo chi entra in città magari senza valide alternative e con una piccola auto lasciando "impunita" auto milanesi di grossa cilindrata magari utilizzate per prendere il figlio a scuola o accompagnarlo in palestra; sarebbe tecnicamente così difficile istituire qualcosa disimile a quanto già avviene per la sosta? e cioè un "gratta e vai" in funzione delle caratteristiche più o meno ecocompatibili dell'auto che si guida? Potrebbero ad es. restarne esenti gli euro 4 sotto 1000 di cilindrata. Il ricavato potrebbe andare a sostegno di mezzi non inquinanti, piste ciclabili etc... Anni fa mi avevano pubblicato su Repubblica una lettera simile. Era stata apprezzata... come una bella idea di un cittadino sognatore...! Che ne pensate?
Franco Giori

IL PARCO: UNA MEGASPECULAZIONE
(07-01-2006)
Fiera / Vivibilità / futuro

Già sembra strano agli abitanti della zona fiera che in tanti anni si sia permesso di costruire i padiglioni della Fiera senza obbligare l'Ente Fiera a costruire i relativi parcheggi sotterranei. Perché l'Ente Fiera, visto che non occupa quasi mai l'intera area non provvede ad esempio a creare parcheggi a rotazione all'interno della porzione dell'area non occupata dalla fiera del momento? Ovvero fare parcheggiare le auto al suo interno gratuitamente nei vialetti o padiglioni non usati? Questo almeno non graverebbe sulla vita cittadini dei residenti della zona evitando la sofferenza nei terribili giorni delle manifestazioni.

VIABILITÀ
(15-01-2006)
Tutta Milano / Trasporti / presente

Leggo di chi vuole le strisce gialle su tutte le strade di Milano, i parcheggi per residenti non devono esistere, devono esistere parcheggi sotterranei o box dove la gente possa parcheggiare l'auto, residenti e no, in tali parcheggi dovrebbero essere delimitati gli spazi.
Le strade di Milano sono ormai diventate dei parcheggi, strade grandi ridotte ad imbuto per file di macchine parcheggiate su ogni lato, chiunque si sente in diritto di fermarsi ovunque, le 4 frecce e via.
Le strade servono per andare da un punto ad un altro della città, sono strade non parcheggi.
Chiunque gira Milano, a piedi, con i mezzi, in macchina come faccio io, si può rendere conto che il problema di Milano sono le macchine parcheggiate in strada, non quelle che circolano, se le strade fossero libere si circolerebbe alla grande.
Chi compra un box per togliere dalla strada la propria macchina, affronta la spesa e l'Amministrazione gli chiede l'ici, a chi il box non ce l'ha l'amministrazione dà il suolo pubblico (parte della strada) ad uso privato con le strisce gialle per residenti, la schizofrenia delle amministrazioni è eccezionale.

INVESTIMENTI ATM
(16-01-2006)
Tutta Milano / Trasporti / presente

L'ATM sta facendo investimenti discutibili, come i pannelli elettronici alle fermate che non sono un servizio richiesto e sono invece, una fonte di costi futuri per la rapida obsolescenza dell'elettronica. Ci sono altre decisioni di ATM che andrebbero valutate con i cittadini i quali dovrebbero essere sempre consultati sulle priorità degli investimenti e sulla qualità del servizio.

DARSENA: SOPRALLUOGO DEL 12 GENNAIO
(17-01-2006)
P.ta Genova / Ambiente / presente

Al sopralluogo odierno sulla Darsena erano presenti diversi consiglieri di maggioranza e opposizione della commissione trasporti del Consiglio Comunale, rappresentanti dei Comitati e un giornalista del Giorno. La sovrintendente Mori ha sottolineato l'importanza del ritrovamento relativo alla pavimentazione lignea di un canale preesistente, primo manufatto europeo risalente al 1430 ca. Dall'ultimo sopralluogo gli scavi successivi degli archeologi hanno evidenziato un'area molto più vasta che copre in pratica tutta la parte nord-ovest del bacino verso la marinai d'italia. La parte scoperta è stata subito ricoperta a un strato di terra e continuamente annaffiata xché il legno riportato alla luce cominciava a deteriorarsi. Questo scavo è senz'altro - a suo dire - più importante delle stesse mura spagnole ed ottocentesche. Secondo la sovrintendente questa pavimentazione non potrà per ora essere riportata alla luce per gli alti costi di mantenimento, forse, ha aggiunto, si potrà fare tra 100 anni con i nuovi ritrovati della scienza. Ha detto inoltre, su sollecitazione di alcuni consiglieri, che ciò è incompatibile con un parcheggio, o si mantiene questa scoperta o si fa il parcheggio. La decisione però è tutta politica, a loro spetta un parere consultivo. Tra circa 1/2 mesi al termine degli scavi, chiederanno una conferenza di servizi (non proprio ma qualcosa del genere) per illustrare quanto sarà emerso e le loro conclusioni in merito.

Angelo Valdameri

LA BELLEZZA
(19-01-2006)
Zona 3 / Ambiente / presente

In questo spazio aperto, ricco di alberi anche monumentali, come i due grandi Cedri del Libano centenari, si vogliono realizzare 286 box privati sotterranei. Non vogliamo cemento al posto degli alberi. Dobbiamo salvaguardare la nostra salute soprattutto e quella di chi verrà dopo di noi, combattendo in ogni modo, anche tutelando gli alberi, l'inquinamento atmosferico e acustico, ma dobbiamo anche tutelare la bellezza della nostra città.

la sua anima, la sua armonia, la sua storia architettonica e umana. Guardare e vivere uno spazio aperto alberato è molto diverso dal guardare e vivere un marciapiede asfaltato con cespugli presto secchi. Nessuno nega l'utilità di box dove mettere le auto (magari la seconda o terza per famiglia!), ma non a scapito di altri valori più importanti. Ci sono diverse alternative allo scempio delle nostre piazze, si prendano in esame e si privilegino in tutta onestà, intelligenza e buon senso, doti che sembra manchino del tutto ai nostri amministratori.

Eddi

MILANO CLOWN FESTIVAL
(19-01-2006)
Zona 9 / Arte e Cultura / presente

MILANO CLOWN FESTIVAL I' Festival sul Nuovo Clown e Teatro di Strada
"NOI SIAMO QUI PERCHE' DALLE ALTRE PARTI NON POSSIAMO SUONARE..."
Il Festival si svolgerà a Milano dal 2 al 4 marzo 2006, in concomitanza con il Carnevale Ambrosiano.
E' aperto a tutti gli artisti e compagnie di Teatro di Strada (con particolare attenzione al nuovo clown) italiane e straniere, che si dedicano all'arte dell'intrattenimento dell'ozioso viandante usando le tecniche del Festival "nouveau cirque", ovvero giocoleria, clownerie, acrobatica, pantomima, comicità. La scheda di iscrizione e il regolamento sono sul sito www.milano clown festival.tk
Sono previste quattro sezioni, tra cui "Compagnie Ufficiali", "Nuovi Artisti" e "Debutti". Il Festival vuole dare visibilità soprattutto agli artisti non inseriti in circuiti ufficiali - da qui il sottotitolo di questa edizione - con l'obiettivo di far vivere alla città tre giorni di vitalità, allegria, cultura e teatro contemporaneo.
Nelle strade, nei Teatri, nelle sale e nei giardini del quartiere Isola, a tutte le ore e in contemporanea, verranno proposti spettacoli a ripetizione: l'Isola sarà il cuore del Festival, perché vicinissima al centro - con la zona Brera a due passi - ottimamente servita dai mezzi pubblici e ricca di spazi adatti.
Perché il Teatro possa essere vissuto da tutti, l'ingresso agli spettacoli sarà rigorosamente gratuito. Il pubblico sarà invitato a portare con sé un naso rosso e soprattutto a partecipare attivamente con... applausi e risate!
www.milano clown festival.tk

INCROCIO VIALE PALMANOVA
(19-01-2006)
Lambrate / Trasporti / presente
Milano

Da quando è stata fatta la nuova viabilità all'incrocio Palmanova-Carnia, sicuramente tutti avranno notato un notevole calo di incidenti stradali ma, MA NESSUNO HA PENSATO A

LE VOCI DELLA CITTÀ

QUEI POVERI PEDONI, BIMBI COMPRESI CHE ESCONO DALLA PRIMARIA E MATERNA SCUOLA CARNIA, che per attraversare il famigerato incrocio si trovano a dover sostare ad un passo (senza marciapiede) dalle macchine che sfrecciano a velocità da autodromo, per dei minuti in un oltresì ristretto spazio di qualche centimetro????

Ma bravi signori (?), come sempre avete pensato alle macchine a non agli uomini, nemmeno a quelli del futuro.

Lorena Santus

PZA LEONARDO E PISCINA PONZIO

(20-01-2006)

Città Studi / Ambiente / presente

Sono un papà che manda suo foglio alla scuola elementare Leonardo da Vinci. I giardini sono completamente rovinati, sporchi, abbandonati. Sarebbe meglio ridisegnarli in modo da evitare che gli studenti universitari ci camminino sopra. La vecchia piscina Ponzio possiede giardinetti utilizzabili molto di più anche fuori stagione, l'area coperta degli spogliatoi enorme e si potrebbe recuperarla x creare palestra e area socializzante e la vasca potrebbe essere suddivisa e una parte coperta per l'inverno ad uso scolastico, anziani, ecc.

Fabio Swich

PARCO TICINELLO: ULTIME NOTIZIE

(21-01-2006)

Gratosoglio / Ambiente / presente

La mobilitazione del 15 dicembre davanti a Palazzo Marino ha smosso le acque stagnanti sulla vicenda, portando alla solidarietà del Consiglio Comunale: una mozione unitaria di tutti i gruppi consiliari invita l'Amministrazione di Milano a realizzare compiutamente il Parco Ticinello, anche prendendo in considerazione l'acquisizione della Cascina Campazzo, mediante lo strumento dell'esproprio, nel più breve tempo possibile.

Inoltre si è ottenuto l'impegno dell'Assessore Verga, entro il mese di gennaio, o a definire un accordo di transazione con la proprietà Ligresti, che preveda il passaggio di proprietà di tutte le aree del Parco, compresa la Cascina, al Comune, oppure in caso contrario a riprendere la procedura espropriativa.

Prima della fine di dicembre è stato poi emesso giudizio di primo grado sul contenzioso delle "aree d'oro" tra il Comune di Milano ed il gruppo Ligresti, che ha visto condannato quest'ultimo a risarcire il Comune per il superiore esborso finanziario, a cui il Comune sarà costretto per acquisire queste aree, circa 42 ettari, pari al 50% dell'intero Parco.

Inoltre la società IMCO, gruppo Ligresti, già proprietaria di circa 300.000 mq. del

Parco, espropriati nel 2003, ha receduto dal suo ricorso presso il TAR Lombardia contro tale esproprio, confermando la proprietà del Comune..

Anche se queste ultime due notizie sono incoraggianti sulla strada della definizione della vicenda, fintanto che la Cascina Campazzo rimarrà sotto l'attuale proprietà, che ha sfrattato l'agricoltore per il mese di novembre di quest'anno, la situazione rimane aperta ed estremamente pericolosa.

Ecco perché invitiamo tutti i cittadini a vigilare tenendosi pronti per una manifestazione, della quale daremo notizia, davanti a Palazzo Marino, dove andremo, all'inizio di febbraio, per sapere dall'Assessore Verga come è stata definita la storia interminabile del Parco Ticinello.

Associazione Parco Ticinello- via Dudovich 10 Milano-tel. 0289500565-www.parcoticinello.it

MILANO DEVE MIGLIORARE

(25-01-2006)

Tutta Milano / Trasporti/ Futuro

Secondo i dati Istat 2001, Milano ha una popolazione 1.182.693 abitanti residenti, ma di giorno ci sono quasi 4.000.000 di persone in città che girano, lavorano, vivono fino a sera e ... inquinano. Occorre limitare pesantemente l'accesso alle auto che devono restare in parcheggi periferici. I mezzi pubblici devono essere potenziati, anche con mezzi a batteria se necessario (tra l'altro un'idea del futuro). Questa città è sfianata da lavori per costruire parcheggi che non bastano mai, perché le automobili aumentano sempre di più; non si vedono più i marciapiedi e le persone a piedi hanno sempre più difficoltà.

E' una città piccola, a misura d'uomo (non di macchina qualunque funzione essa abbia), si può girare da una parte all'altra con facilità.

E' possibile che si consenta troppo? I milanesi si devono riprendere Milano e l'ordine va fatto rispettare. Io ci abito a Milano, non ci lavoro soltanto, e non voglio vedere la città che ho sempre abitato e che amo finire così. Chi ci lavora soltanto, deve essere educato a trattarla bene. Non c'è nulla di politico in tutto ciò... anche perché sono sicuro che tutti i milanesi pensano che se i politici lavorassero anche un po' per questo, non saremmo arrivati a questo collasso.

Enzo

L'ESEMPIO

(26-01-2006)

Tutta Milano / Trasporti / presente

L'amministrazione pubblica deve dare l'esempio, invece di grandiosi progetti che non si realizzeranno mai, come l'auto a idrogeno.

Esistono case automobilistiche che già ora hanno in listino auto ibride, Toyota Prius

o Honda Civic Ima, secondo me compito dell'amministrazione pubblica è quello di promuovere soluzioni semplici fattibili senza rincorrere sogni pindarici, come spesso si fa in Italia da parte di tutti, indipendentemente dal colore politico.

Per esempio si potrebbe incentivare l'acquisto da parte dei tassisti, che sono coloro che più viaggiano in città, sovvenzionando quota parte dell'Iva e chiedendo anche uno sconto analogo alle case.

Io sono di Pero ma come moltissimi cittadini dell'hinterland vivo i problemi di Milano, perché lavoro a Milano, usufruisco di tutti i servizi di Milano, supermerci, locali, mezzi pubblici, ma non posso influire con il mio voto le amministrazioni di Milano.

UTILIZZO SOTTOTETTI

(28-01-2006)

Zona 1 / Pubblica Amministrazione / presente

La legge che permette l'utilizzo dei sottotetti va abolita perché si tratta in realtà di costruzioni di uno o più piani! Le conseguenze sono gravi e molteplici, perché alterano la città dal punto di vista architettonico, ambientale e sociale. Sono stati esteticamente rovinati anche palazzi storici o di famosi architetti. Sono stati lesi i diritti dei proprietari di abitazioni adiacenti. che da un giorno all'altro si vedono privati della luce del sole e della loro privacy. Inoltre, i nuovi appartamenti, naturalmente privi di nuovi box o posti auto, aumentano le difficoltà di parcheggio peggiorando per tutti la qualità di vita.

VIABILITÀ VIA RIPAMONTI

(28-01-2006)

Zona 5 / Trasporti / presente

In attesa di rifare completamente un discorso di viabilità/vivibilità a Milano, e non solo per la zona centro storico, si potrebbero prendere provvedimenti non costosi ma che migliorerebbero l'aria nella zona.

1) proibire il transito dei pulman blu SGEA che collegano Pavia/Landriano ecc. - la via è stretta e rallentano notevolmente anche la percorrenza del tram 24 alla sera ed alla mattina - all'entrata in vigore del capolinea 24 in fondo a via Ripamonti, avrebbe dovuto essere imposta la fermata e trasbordo sul tram (magari con un biglietto cumulativo)

2) analogamente potenziare il parcheggio, che è stato creato notevolmente ristretto e che è poco utilizzato dalle auto provenienti da Opera e interland, che entrano in città e che nella migliore delle ipotesi parcheggiano nelle vie laterali

3) controllare l'accesso in città dei mezzi pesanti (spesso si vedono Tir che non dovrebbero esserci essendo vietato l'accesso da via ripamonti)

4) lungo tutta via ripamonti ci sono cartelli di sosta vietata, regolarmente disattesi

- es. dalla Vettabbia a Vigentino - o li facciamo rispettare o li togliamo! i vigili fanno finta di niente

5) segnalo che ormai è diventata un'alternativa il percorso via Cernenate/Antonini/via solaroli/via pasinetti/ripamonti/Ortles per i TIR provenienti dall'autostrada dei fiori diretti all'Orto mercato - non è possibile vietare questo transito in città?

6) da qualche tempo in via Campazzino (stradina minuscola a senso unico) si è installato un grosso corriere che intasa via Verro con TIR in entrata e uscita - incrocio con via Antonini - il ristretto percorso stradale presenta scuola elementare, asilo nido, parchetto pubblico e centro CAM comunale, campo sportivo e oratorio + edilizia residenziale - come è stato possibile dare i permessi? nell'adiacente breccella esistono spazi artigianali nuovissimi e mai utilizzati, abbandonati al degrado. perché peggiorare la qualità della vita di tutta la zona dietro alla chiesa di Pza Chiaradia? non si può fare niente? grazie dell'attenzione

Laura Rasconi

TRAM 14 LUMACA

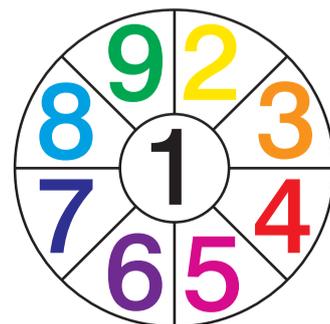
(20-01-2006)

Lorenteggio / Trasporti / presente

Metà delle persone che prendono il Tram 14 al Giambellino per recarsi a lavoro, scendono a Sant'Agostino per prendere la metropolitana 2 e alla sera sono lì ad aspettare (a lungo) che compaia all'orizzonte il medesimo tram che torna al Lorenteggio. Come mai non viene istituito un tram che termini la sua corsa in Stazione Genova, dove può svoltare e tornare indietro? Forse si eviterebbero le estenuanti attese dovute al fatto che la linea è eccessivamente lunga.

Per velocizzare la corsa, basterebbe mettere semafori con precedenza al tram agli incroci secondari, come Stendhal, Tolstoi, Largo Giambellino, ... è veramente fantascienza?

Lac



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: Pierfrancesco Barletta,

Francesco Cavalli, Irene Cervasio, Monica

Mastroianni, Claudio Paggi, David

Pasquali, Paolo Pinardi, Leonardo Rosato

Rossi.

Progetto grafico LEFTLOFT

Stampa MODERNA srl

CHIAMAMILANO

C.so V.Emanuele 24-L.go Corsia dei Servi

20122 MILANO

Tel. 0276398628 FAX 0276313223

Scrivi alla redazione:

chiamamilano@chiamamilano.it