

QUALCUNO VUOLE LA CHIUSURA DI SAN VITTORE

Di Pierfrancesco Barletta

Qualche giorno fa il Sindaco di Milano Gabriele Albertini ha posto di nuovo sul tappeto un'annosa questione: quella del trasferimento del carcere San Vittore. La ragione? E' che l'area su cui sorge il carcere milanese è molto grande ed è situata al centro della città e quindi molto appetibile. Tante sono le proposte alternative che vengono avanzate: un parco come propone Gabriele Albertini riprendendo una vecchia idea dell'ex sindaco Carlo Tognoli, un centro commerciale come propongono altri, un centro per edilizia residenziale e uffici come propongono altri ancora. Abbiamo già avuto modo, sulle pagine di questo giornale, di trattare la vicenda dello spostamento di San Vittore. Continuiamo a pensare che sarebbe un grave errore. Per due ragioni principalmente. La prima riguarda le persone detenute nel carcere (spesso ci si dimentica che dentro il carcere ci sono degli esseri umani e non delle scatole di surgelati). Nonostante i suoi gravi problemi, infatti, San Vittore, è comunque un carcere modello dal punto di vista dell'efficacia del trattamento penitenziario e della significativa integrazione dei detenuti nella vita sociale milanese. Tutto ciò è dovuto in parte all'ottimo lavoro di dirigenti e di operatori della struttura carceraria, in particolare del direttore Luigi Pagano, ma in buona parte è dovuto proprio alla sua posizione centrale, che permette a tanti volontari, associazioni, operatori, famiglie di entrare ogni giorno nel carcere per portare un po' di Milano anche dentro quella "piccola città". La sua collocazione rende San Vittore ancora di più "il cuore" di Milano, per usare una definizione che amava sempre dare il cardinal Martini. La seconda ragione che ci porta ad essere contrari allo spostamento è di ordine economico: il Ministero di grazia e giustizia ha infatti già stanziato circa 80 miliardi di vecchie lire per la ristrutturazione del carcere milanese e 10 sono già stati spesi per la ristrutturazione di uno dei raggi e in un altro raggio sono da poco tempo iniziati i lavori. Perciò la chiusura di San Vittore dopo aver speso decine di miliardi risulterebbe uno spreco di una considerevole entità. Concetto che non dovrebbe sfuggire a chi si erge a paladino dell'efficienza.



MILANO: CITTÀ DALLE MOLTE FERITE APERTE



INTERVISTA A VITTORIO SGARBI

Bisognava privilegiare la scelta conservativa, ora bisogna impedire che la Scala, diventi un'altra ferita aperta

Professor Sgarbi, era proprio necessario il restauro della Scala?

Probabilmente sì

Per quale motivo?

Era possibile seguire una via conservativa, che personalmente avevo caldeggiato, ma una volta compiute certe scelte di fondo e di conseguenza eliminata la torre scenica del Secchi, non era possibile fare altrimenti. Questo intervento si era reso necessario alla luce di una visione della Scala non come monumento bensì come centro di produzione culturale contemporaneo, di conseguenza bisognava adeguare questo teatro a necessità che sono in grado di soddisfare teatri come quelli di Francoforte, Monaco di Baviera, Londra. Dal momento in cui si è deciso di seguire le indicazioni del direttore Muti e della Sovrintendenza, abbandonando l'idea della Scala come teatro-museo, e farla diventare un luogo di produzione, il tipo di intervento cui assistiamo era inevitabile.

Come giudica il progetto che cambierà radicalmente il volto della Scala?

Se si riferisce al progetto dell'architetto Botta, ritengo che abbia dato una coerenza architettonica al progetto precedente (Parmeggiani ndr) che a mio avviso era caotico e informe. Dal momento in cui si è scelto di fare della Scala un teatro di produzione era necessaria una razionalizzazione degli spazi che li rendesse funzionali a tale fine, piuttosto che fare degli Arcimboldi il centro di produzione teatrale e della Scala un fossile. Del resto, l'intervento dell'architetto Botta ha fatto in modo che il nuovo non fosse dissonante da quello che già c'era.

Sul fatto che il progetto dell'Architetto Botta non sia dissonante dal resto sono in molti a nutrire forti dubbi...

Se una nuova torre scenica era necessaria credo sia molto difficile immaginarla diversa da quella disegnata dall'architetto Botta. La situazione era già compromessa

dalle autorizzazioni che erano state date.

Una volta abbattuta la torre scenica del Secchi, l'intervento dell'architetto Botta ha dato dignità al progetto complessivo. Credo che la questione non riguardi il progetto del Botta, quanto piuttosto la decisione di abbattere la torre del Secchi, una volta compiuto quel passo non credo potesse esserci progetto migliore di quello dell'architetto Botta.

A questo punto, con i lavori che procedono, cosa è possibile fare per cambiare la situazione?

Se pensiamo a ciò che è andato perduto, gli apparati scenici, la Piccola Scala, si potrebbe dire che si imponeva una soluzione museale, conservativa, fermando la Scala all'epoca del Secchi. Ma avendo scelto di fare della Scala un teatro di produzione competitivo non era possibile una scelta differente...una volta eliminata la vecchia torre scenica era necessario costruirne un'altra.

Ci sono città italiane che vivono periodi di "rinascita". E Milano?

Non credo sia possibile un'indagine comparativa. Milano è indubbiamente una città dalle molte ferite aperte: la Pinacoteca nelle condizioni in cui è ridotta, l'orrore della Bicocca o della Stazione delle Ferrovie Nord in piazzale Cadorna, il progetto della nuova biblioteca nazionale che una volta realizzata sarà un vero e proprio mostro. In questo quadro la vicenda della Scala mi sembra in controtendenza e, anche se sono giuste le battaglie circa ciò che è andato perduto, potrebbe avere un esito positivo se il risultato tecnologico sarà all'altezza delle nuove finalità e delle nuove ambizioni che si sono volute assegnare a questo teatro.

NELLA FOTO: IL CANTIERE DELLA SCALA

SOMMARIO

- 2 LA SCALA: L'INFORMAZIONE NEGATA. INTERVISTA A ROBERTO ZACCARIA
- 3 LA SCALA CHE C'ERA, LA SCALA CHE CI SARÀ
- 4 PASSANTE, AVANTI PIANISSIMO
- 5 METROPOLITANA MA NON TROPPO
- 8 LE VOCI DELLA CITTÀ

STRANO MA VERO

Vi piace leggere e abitate in zona tre? Non c'è problema, il Comune vi aiuterà a coltivare la vostra passione, però ad una piccola condizione. Dovete dotarvi di ombrello, impermeabile, cerata, calosce e soprattutto di una pazienza infinita. La biblioteca infatti c'è, è stata costruita in via Valvassori Peroni, è alta tre piani ed è nuova

fiammante, ma ha un difetto: ci piove dentro e non si può inaugurare. Non sarebbe grave se Milano fosse al centro del deserto, ma da noi piove spesso e leggere i libri inzuppati farebbe desistere anche il lettore più incallito. Il Comune ha capito il problema e ha sospeso l'inaugurazione almeno per tutto il 2004, con buona pace dei

tre milioni e mezzo di euro spesi finora. Ma i guai non vengono mai da soli ed infatti oltre alla biblioteca mancano i bibliotecari perché quest'anno il Comune ha deciso di assumere solo vigili urbani. In zona tre nei prossimi anni ci sarà quindi una sola cosa da leggere: le multe.

SCALA: STORIA DI UN RESTAURO

IL RESTAURO E L'INFORMAZIONE NEGATA

✦ Di Beniamino Piantieri

INTERVISTA A ROBERTO ZACCARIA

Professor Zaccaria, il Teatro alla Scala è un bene artistico, culturale e simbolico che è attualmente interessato da un processo di restauro che ha suscitato aspre polemiche. Secondo lei è stato tutelato questo bene?

Credo sia visibile nella vicenda del restauro del Teatro alla Scala, soprattutto per quanto riguarda il mancato coinvolgimento dell'opinione pubblica in una vicenda così importante, un profilo di informazione negata ai cittadini di Milano e a tutti coloro che in Italia e all'estero considerano la Scala un patrimonio culturale appartenente all'umanità. Se i cittadini non sono informati non possono comprendere quanto accade circa il destino di un bene culturale come la Scala e quindi non possono giudicare né tanto meno criticare.

Sul futuro di quello che viene considerato il più importante teatro del mondo non c'è stato un dibattito pubblico. Cosa si sarebbe dovuto fare invece per tutelare questo bene che appartiene ai Milanesi e all'umanità?

Il problema è duplice, di merito da una parte, ovvero sulla sostanza di quello che si sarebbe dovuto fare; di metodo, dall'altra, concernente cioè le procedure, le garanzie di trasparenza nei concorsi per i progetti di restauro, l'informazione ai cittadini, il coinvolgimento degli esperti. Per quanto concerne il metodo, non mi sembra ci sia stata trasparenza nella scelta dei progetti di restauro e in questo caso la trasparenza è fondamentale. La decisione presa del TAR della Lombardia il 6 dicembre 2002 ha evidenziato dei vizi nella procedura e di conseguenza

la mancanza di trasparenza nelle decisioni relative al progetto che si sta realizzando. Per quanto riguarda poi il merito bisogna chiedersi se era necessario un intervento così devastante. In altre città europee, prima fra tutte Parigi, gli interventi su teatri senz'altro meno importanti della Scala sono stati di carattere conservativo; nel caso del restauro in corso alla Scala si è scelto un intervento che giustappone il classico con spropositate volumetrie di moderno; è come se qualcuno avesse voluto montare su una carrozza del '700 un turbocompressore, o come se avessero voluto sovrapporre l'architettura contemporanea del Teatro degli Arcimboldi alle forme neoclassiche del Piermarini. Un'operazione che alla fine non lascerà soddisfatto nessuno.

Quale sarebbe stato il modo migliore per garantire trasparenza e diritto all'informazione circa il destino della Scala e cosa si dovrebbe fare adesso per coinvolgere i cittadini nel dibattito sul futuro del teatro?

Per quanto riguarda il diritto all'informazione vorrei ricordare solo un episodio: ad Italia Nostra è stato impedito di affiggere un manifesto che riguardava il restauro della Scala. E' un atto gravissimo, la nostra Costituzione dice espressamente che la libertà d'espressione non è sottoposta a censure o autorizzazioni e per la prima volta, che io sappia, si impedisce ad un'associazione di esprimere pubblicamente un proprio giudizio, in questo caso sul restauro della Scala. Ritengo che per il futuro bisogna aprire al più ampio numero di soggetti possibili il dibattito sul futuro del

teatro lirico più importante del mondo. Bisognerebbe prima informare i milanesi, poi chiederne il parere, circa le volumetrie che è previsto siano costruite sul frontone settecentesco del Piermarini. Lo Statuto del Comune di Milano prevede lo strumento del referendum consultivo. Credo non vi possa essere oggetto più adeguato per un referendum cittadino che quello riguardante il progetto di restauro della Scala.

Eppure, nonostante quanto sta accadendo ad uno dei simboli di Milano, i cittadini sembrano disinteressati. Cosa si augura per il futuro della Scala?

Il disinteresse dei cittadini è una diretta conseguenza del diritto negato all'informazione. Bisognerebbe chiedere ai Milanesi e agli Italiani in genere cosa ne sanno di quanto sta accadendo alla Scala. Ovviamente se non c'è informazione non ci può essere reazione e se vi è informazione negata c'è indifferenza e acquiescenza. Bisognerebbe capire quanti di coloro che avevano la responsabilità di informare hanno fatto il proprio dovere. Le assicuro che sulla vicenda del restauro della Scala sono molto più informati all'estero. Il futuro della Scala è uno dei grandi problemi di Milano e per essere risolto necessita di partecipazione e cittadinanza. Purtroppo questa vicenda è precipitata in un circolo vizioso: poca informazione, poca partecipazione, poca cittadinanza. Per il futuro posso solo augurarmi che questo circolo vizioso si spezzi.

IL MANIFESTO DI ITALIA NOSTRA DI CUI IL COMUNE HA PROIBITO L'AFFISSIONE



LA SCALA CHE C'ERA, LA SCALA CHE CI SARÀ

✦ Di Milly Moratti

Che dire della Scala che c'era, che dire della Scala che ci sarà? Forse è meglio enunciare solo i fatti, lasciando ogni conclusione ai cittadini, che sono i legittimi proprietari del Teatro.

Fatto 1: il Teatro alla Scala, con gli annessi Museo della Scala, Casino Ricordi e Piccola Scala è vincolato dal 1967 e non può quindi essere toccato senza l'autorizzazione della Sovrintendenza ai Beni Culturali e Ambientali.

Fatto 2: il Teatro, come tutti i luoghi pubblici, deve essere messo "a norma di legge": ciò comporta lavori per la sicurezza e i servizi; si pensa di fare anche una manutenzione straordinaria al palcoscenico, ultima macchina lignea di derivazione settecentesca, funzionante con un sistema idraulico di pistoni.

Fatto 3: nel 1993 il Comune di Milano, proprietario della Scala, affida l'incarico per le prime proposte progettuali, inizialmente si opta per lavori che verranno compiuti in più pause estive, senza interruzione della programmazione. In seguito si ipotizzano lavori più importanti per il palcoscenico: pur conservando l'esistente, si pensa a un raddoppio che consenta due allestimenti contemporanei, in modo di garantire una programmazione continua; ciò implicherebbe la demolizione della Piccola Scala, inutilizzata da anni nonostante la sua vocazione ad ospitare la concertistica e le opere minori.

Fatto 4: in considerazione di lavori più impegnativi e della conseguente interruzione della programmazione, si decide di utilizzare un onere di urbanizzazione previsto alla Bicocca per costruire un nuovo teatro, delle stesse dimensioni di palcoscenico, che ospiti la stagione della Scala durante i lavori,

e costituisca poi un "Sistema Scala" fatto di un teatro nuovo e di un teatro storico, come già avviene a Parigi e come avverrà a S. Pietroburgo: nasce il Teatro degli Arcimboldi.

Fatto 5: dall'interno della Scala si progetta la torre scenica degli Arcimboldi, e si propone una analoga per la Scala: ciò implica la distruzione del vecchio palcoscenico.

Fatto 6: nell'aprile del 2001 il Comune di Milano delibera a favore di questo progetto.

Fatto 7: La Sovrintendenza ai Beni culturali e ambientali esercita il suo potere di vincolo e boccia il progetto di ristrutturazione (elaborato dall'architetto Parmeggiani di Udine) perché troppo stravolgente dei caratteri della Piazza della Scala coi suoi volumi aggiuntivi, salvando il solo progetto di restauro storico della platea, dei palchi e dei foyers.

Fatto 8: nonostante questa mancanza fondamentale di approvazione, il Comune aggiudica nell'agosto 2001 l'appalto integrato per i lavori.

Fatto 9: parallelamente il Ministero dei Beni Culturali indica la necessità di un nuovo progetto "di alto valore architettonico"; è qui che le due strade, appalto sul progetto Parmeggiani e indicazioni del Ministero, forzatamente si intrecciano e il vincitore dell'appalto dà l'incarico all'architetto Botta di elaborare un nuovo progetto, sostitutivo nello stesso appalto di quello vecchio. Mario Botta propone volumi anche maggiori dei precedenti,

ma in questo caso il Ministero approva. Il cantiere parte.

Fatto 10: Legambiente e la libreria di via Verdi ricorrono al Tar, che il 6 dicembre sentenza che non c'è stata approvazione legittima del progetto esecutivo, e che comunque non potrà essere il Botta, perché diverso da quello (Parmeggiani) oggetto dell'appalto.

Fatto 11: nel frattempo, nella più completa mancanza di trasparenza, tutti i volumi scaligeri dal sipario in avanti, compresa la Piccola Scala e i corpi sulla via Filodrammatici vengono demoliti completamente lasciando una voragine che potrà essere vista solo attraverso le immagini di "Striscia la notizia", che documentano anche la polverizzazione in cava del materiale demolito. Si salva solo qualche pezzo simbolico del palcoscenico, che secondo le prescrizioni della Sovrintendenza avrebbe dovuto essere ricostruito funzionante in altra sede, pena il divieto di rimuoverlo.

Fatto 12: il cantiere prosegue nonostante l'illegittimità di non avere un progetto esecutivo approvato.

Fatto 13: allo scadere dei tempi del Tar il Comune delibera un progetto esecutivo ma è il Botta, contrariamente a quanto espresso dalla sentenza, contro la quale in ogni caso ricorre in sede di Consiglio di Stato. Su tutto ciò si esprimeranno il prossimo mese i giudici competenti.

Dopo questo lungo e neanche esaustivo elenco di fatti, viene però naturale porsi alcune domande:



Segue a pag 7

IL CANTIERE DELLA SCALA VISTO DALL' ALTO (IMMAGINI DI STRISCIA LA NOTIZIA)

UNA BELLA BOTTA AL PALCO

La maggior parte dei Milanesi forse ha dimenticato le immagini del cantiere del Teatro alla Scala riprese da un elicottero e trasmesse in prima serata nello scorso autunno. Il più importante teatro milanese, il più famoso teatro d'opera al mondo, sembrava essere stato vittima di una catastrofe: una voragine si apriva al centro della architettura settecentesca del

Piermarini e sembrava aver inghiottito platea, palco, la torre scenica e le sue macchine. Bombardamento? Terremoto? No il restauro. Ciò che quelle immagini -che fecero il giro del mondo e che paradossalmente suscitavano più scalpore all'estero che in Italia- mostravano con maggiore evidenza era la fine di quella macchina scenica, l'ultima di derivazione

settecentesca in Italia, "rimossa" per far spazio ad una nuova torre scenica e ad un nuovo palco con relativa meccanica progettata dallo stesso ingegnere che ha disegnato quello del Teatro degli Arcimboldi. Il Teatro alla Scala e le sue strutture più pregiate, come la macchina scenica, sono vincolate da un decreto del 1967 e tutti gli interventi devono essere sottoposti al

vaglio della Sovrintendenza e del Ministero di beni culturali. Il nulla osta ai lavori iniziati lo scorso anno era stato concesso dalla Sovrintendenza solo a condizione che la macchina scenica venisse musealizzata dinamicamente -ovvero che venisse conservata con la funzionalità di tutta la sua meccanica in un museo-. La musealizzazione dinamica appariva fin da principio un

sfida difficilissima. La sfida è stata accolta dalle ruspe che hanno demolito la macchina scenica di cui sono rimasti pochi pezzi metallici.

L'INTERNO DEL CANTIERE DELLA SCALA



IL PROGETTO DI MARIO BOTTA

PASSANTE, AVANTI PIANISSIMO

✦Di Stefania Aleni

Si legge R ma si pronuncia Passante: già questo crea un po' di confusione, ma tutto si spiega dicendo che la grande R verde sta per Regionale (Servizio Ferroviario Regionale). Il Passante infatti è un elemento di un sistema di trasporto su ferro per la Lombardia, che permette di attraversare la città da nord-ovest a sud-est in sotterranea, integrando le reti delle Ferrovie dello Stato, delle Ferrovie Nord Milano e della rete di trasporto pubblico urbano, linee delle metropolitane incluse. Le potenzialità del Passante sono notevoli, anche se attualmente è ancora sottoutilizzato. Problema di scarsa conoscenza dell'esistenza stessa del Passante? Sicuramente, se è vero che anche il Comune di Milano con l'AIM (Associazione Interessi Metropolitani) ha ritenuto utile organizzare nei mesi di marzo e aprile degli itinerari guidati, con tanto di spettacoli al contorno, sui treni del Passante Ferroviario. Ci sono poi problemi di orario (la frequenza ancora ridotta, o la chiusura del servizio alle 20.30), oltre al fatto che il Passante non è ancora completato e quindi la sua funzione è ridotta. Qual'è la storia di queste amplissime, luminose, pulite e così poco vissute - mentre in superficie non riusciamo a liberarci dal groviglio del traffico - stazioni del Passante? Dall'apertura del primo cantiere (1984) alla inaugurazione della prima tratta Bovisa - Porta Venezia (1997) passano 13 lunghissimi anni, con i lavori che procedevano a singhiozzo e i costi che lievitavano anche senza singhiozzo. Poi è stata quasi una passeggiata: nel 1999 apre Certosa, nel luglio 2002 aprono Dateo e Villapizzone, mentre l'ultima stazione sotterranea della tratta urbana, a Porta Vittoria, aprirà entro il 2004. Ma il sistema non sarà completo finché non sarà attivato il collegamento ferroviario con la stazione di Rogoredo e da lì verso Lodi e Pavia. Per questo dovremo però aspettare almeno 3 anni, probabilmente qualcosa di più. Nel frattempo possiamo goderci la linea esistente, o usando la tratta urbana come metropolitana (fra le stazioni Dateo e Certosa/Bovisa, allo stesso prezzo del biglietto ATM), oppure per andare a Saronno a comprare gli amaretti con lo sconto; se non vi piacciono gli amaretti, potete optare per Seveso (non dovrebbe esserci più la diossina) o per il centro storico di Gallarate. Non precipitatevi in Dateo all'alba: prima delle 6.35 intanto non c'è nessun treno.

METROPOLITANA MA NON TROPPO

Alcune proposte per colmare il divario con le altre metropolitane europee.

Tre linee, 70 km, 84 stazioni, 1 milione di passeggeri al giorno: la metropolitana di Milano è certamente la più importante ed estesa d'Italia. Anche guardando alle città europee (escluse le grandi capitali) Milano non sfigura... almeno finché si considera Milano la città contenuta entro i confini del Comune. Il quadro cambia radicalmente se pensiamo Milano come area metropolitana. Escludendo quel generoso slancio della linea 2 verso nord (Cologno e Gessate) e le due stazioni della linea 1 in territorio sestese, la nostra metropolitana se ne sta ben chiusa entro i confini cittadini, come se l'hinterland fosse ancora territorio di cascinie e campi coltivati. Si dice che "la vera rivoluzione sarà il Passante Ferroviario". Tutto vero, ma il problema è che si tratta di una rivoluzione attesa da vent'anni e concepita da quaranta, anche se ora sembra proprio in procinto di realizzarsi... un piccolo neo per l'immagine dell'efficientissima Milano. In queste condizioni è comprensibile che ogni giorno centinaia di migliaia di auto entrino a Milano. I costi ambientali, economici e sociali di una mobilità tanto sbilanciata verso il mezzo privato stanno finalmente spingendo le diverse amministrazioni a sviluppare nuovi progetti. Le difficoltà naturalmente non mancano: in un periodo di profonda crisi fiscale dello Stato, il finanziamento di opere onerose come quelle infrastrutturali rappresenta un problema serio, tanto più se i cantieri devono districarsi tra immani flussi di traffico la cui interruzione comporterebbe conseguenze inaccettabili. La qualità del servizio offerto, però, non è solo questione di chilometri. Investimenti contenuti potrebbero migliorare notevolmente la fruibilità della nostra metropolitana. Ecco alcune ipotesi:

ORARI E LINEE SOSTITUTIVE. I milanesi hanno esteso l'orario delle loro attività di lavoro e del tempo libero ben oltre l'orario in cui la carrozza di Cenerentola si trasforma in zucca. Le carrozze del metrò però spariscono intorno a mezzanotte e

mezza. Certamente esiste una questione di costi ed esistono anche problemi connessi alle vibrazioni che si trasmettono agli edifici lungo i tragitti. Ma almeno al sabato qualche minuto in più di corse potrebbe essere concesso al popolo della notte. Il servizio di linee sostitutive funziona solo fino all'una e mezza e in realtà sostituisce solo i treni della linea 1 tra Sesto e Molino Dorino e della linea 3; forse chi abita a Famagosta, Lambrate o Bisceglie non ama farsi un giro in centro per un film e un gelato? Inoltre sarebbe utile che l'ubicazione delle fermate delle linee sostitutive fosse segnalata a ogni ingresso ai mezzanini della metropolitana. Atm ha recentemente istituito in via sperimentale un nuovo servizio, il Radiobus (vedi www.atm-mi.it/ita/oraper/fradiobus.htm), che dovrebbe far fronte alle necessità di spostamento nelle ore notturne (solo fino alle due) soprattutto per chi abita in zone poco servite. Sembra un'ottima idea e se funzionasse rappresenterebbe un'importante innovazione. Ciò non toglie che le metropolitane e gli autobus che le sostituiscono di sera costerebbero l'asse portante del servizio, perché non estenderne l'orario?

INFORMAZIONI AI PASSEGGERI.

Per chi usa il Passante è già diventata consuetudine sentire un annuncio del tipo "questo treno è diretto a Milano Bovisa, prossima stazione Milano Porta Venezia"; lo stesso messaggio è riportato su un display posto all'interno di ciascun vagone. Molti viaggiatori sono pendolari e potrebbero muoversi ad occhi chiusi, ma altri invece hanno meno confidenza con destinazioni, direzione, numero di stazioni e corrispondenze con altri mezzi. Chiunque si sia spostato per una città straniera utilizzando i mezzi pubblici sa bene quali possono essere le difficoltà nell'indovinare le linee e la fermata giusta a cui scendere. E infatti all'estero il sistema di informazione ai passeggeri circa direzione e fermate si è molto diffuso, spesso anche su autobus e tram. A Milano sperimentiamo... sperimentiamo da alcuni anni e può capire che viaggiando in tram ci avvisino

della prossima fermata, ma solo sulla linea numero 5. In metrò vige il silenzio più totale. Aspettiamo fiduciosi la fine dell'esperimento e l'estensione del servizio di informazione ai passeggeri.

ACCESSO FACILITATO.

Ci sono alcune categorie di cittadini che possono avere più difficoltà di altri nell'utilizzare i mezzi pubblici. Si tratta di chi deve fare i conti con una disabilità motoria, visiva o uditiva e che spesso incontra ostacoli quasi insormontabili nei suoi spostamenti. La rimozione degli ostacoli e la facilitazione all'uso dei mezzi per quelle categorie comporta sicuramente interventi di un certo rilievo. Si tratta della costruzione di ascensori, dell'istallazione di pedane mobili lungo le scale, di segnalatori acustici e visivi e della messa a punto di percorsi tattili. La linea 3 risulta del tutto accessibile, ma sulle altre due esistono ancora stazioni completamente sfornite delle strutture necessarie e talvolta, anche dove sono state realizzate, si segnalano frequenti episodi di mal funzionamento e inefficienza. La possibilità per tutti di muoversi senza difficoltà sui mezzi pubblici è prima di tutto un diritto e un fattore indispensabile di civiltà. Un maggiore investimento in tale direzione rappresenta un dovere oltre che un segno tangibile di qualità del servizio apprezzabile da tutti.

LE BICICLETTE

Sono ancora pochi i pionieri che hanno osato avventurarsi in metrò con la propria bicicletta. Non si tratta di titubanza e timidezza dei ciclisti milanesi rispetto, per esempio, a quelli di Berlino. Il fatto stesso che il trasporto delle biciclette sia segnalato sul sito Atm alla voce "Scuola e tempo libero/Iniziativa", che ci si debba munire dell'apposito biglietto per "colli a mano" e che si sia costretti a districarsi in un groviglio di orari, modalità e norme per poter entrare in metrò con la propria bicicletta la dice lunga sull'importanza che viene data a tale possibilità. Intermodalità è un termine che viene sempre usato per indicare l'integrazione tra le diverse modalità di trasporto, cioè treni, metropolitane, mezzi di superficie e auto

✦Di Daniele Nepoti e Francesco Cavalli

private... chissà perché le biciclette non sono mai comprese nell'elenco. L'eliminazione del biglietto aggiuntivo e la semplificazione dei giorni e degli orari dedicati spingerebbe anche i ciclisti più timidi a farsi avanti. Il problema sta sicuramente nell'impedimento che le biciclette produrrebbero agli altri viaggiatori. L'aumento delle frequenze di passaggio dei convogli ridurrebbe sicuramente l'affollamento. È una misura non applicabile alla linea 1 per la quale andrebbero cercate altre soluzioni (vedi scheda), ma possibile sulle altre due. Se poi fosse eliminato qualche sedile solo in determinate carrozze si creerebbe lo spazio per posteggiare le biciclette durante il viaggio. Altrove in Europa funziona, perché non dovrebbe funzionare a Milano?

ARIA CONDIZIONATA.

In estate molti viaggiatori, soprattutto, della linea 1 soffrono le temperature tropicali dei vagoni e delle stazioni. Lentamente compaiono nuovi convogli dotati di impianti di aria condizionata. È un piccolo accorgimento, ma aumenta molto la qualità del servizio. A quando il completamento del programma di installazione degli impianti su tutti i convogli?

USO DEL CELLULARE.

Per alcuni potrebbe trasformarsi in un incubo e forse l'Atm per preservare la generalità dei passeggeri dal subire lo squillare di improbabili suonerie e dall'ascoltare le avventure della suocera, del collega e del cugino di qualcuno preferisce non rendere possibile l'uso

del telefono cellulare in metrò. La tecnologia per poter estendere "il campo" di ricezione dei telefonini anche in metropolitana esiste, aspettiamo pure che le orde di appassionati imparino a silenziare le suonerie e parlare con discrezione, ma intanto si potrebbe cominciare a installare le necessarie apparecchiature nelle stazioni e in galleria. Del wi-fi meglio non parlare.

ARCHITETTURE.

Quando negli anni Cinquanta fu decisa la costruzione della metropolitana furono chiamati a collaborare alcuni grandi nomi: gli architetti Albini e Helg per gli interni e Noorda per la grafica diedero un contributo importante che fece conoscere la metropolitana di Milano nel mondo. Senza nulla togliere ai tecnici della MM (una società di proprietà comunale poco conosciuta dai milanesi ma di cui possono andare orgogliosi), l'attenzione alla progettazione delle architetture e degli interni delle stazioni del metrò produce un valore aggiunto sul piano dell'immagine e della qualità assolutamente non trascurabile. Tralasciando per pudore le realizzazioni recenti e meno recenti all'estero (dal celebre esempio di Mosca alla Jubilee line di Londra o alla metropolitana di Bilbao), basta ricordare che per la metropolitana di Genova è stato chiamato Renzo Piano e a Napoli (dove la MM è direttamente coinvolta nella generalità dei passeggeri dal subire lo squillare di improbabili suonerie e dall'ascoltare le avventure della suocera, del collega e del cugino di qualcuno preferisce non rendere possibile l'uso

per un'ulteriore tratta fino a Com'asina (3,9 km, 4 stazioni). Il progetto della Provincia per il prolungamento da S.Donato verso Peschiera Borromeo e Paulo ha suscitato più di un contrasto con il Comune di Milano. Le prime corsa partono dai due capolinea di Zara e S. Donato alle 6.05, le ultime alle 0.20. Tra le 4.59 e inizio servizio e dalla fine del servizio fino alle 1.24 esiste una linea sostitutiva di superficie. Già quest'anno dovrebbe essere inaugurato il nuovo capolinea di Maciachini (1,2 km, 1 stazione) e sono già iniziati i lavori

La linea 2 - gialla è lunga circa 33 km e conta 32 stazioni di cui 13 (verso Cologno e verso Gessate) esterne al Comune di Milano. La prima corsa parte alle 5.56 da Gessate, l'ultima alle 0.26 da Famagosta. Non esiste alcuna linea sostitutiva. Prossimamente sarà inaugurato il prolungamento da Famagosta a piazzale Abbiategrasso (1,3 km, 1 stazione). Inizieranno presto i lavori per la biforcazione da Famagosta ad Assago-Forum (4,7

La linea 3 - gialla è lunga 12 km e conta 16 stazioni, interamente comprese entro il Comune di Milano. Le prime corsa partono dai due capolinea di Zara e S. Donato alle 6.05, le ultime alle 0.20. Tra le 4.59 e inizio servizio e dalla fine del servizio fino alle 1.24 esiste una linea sostitutiva di superficie. Già quest'anno dovrebbe essere inaugurato il nuovo capolinea di Maciachini (1,2 km, 1 stazione) e sono già iniziati i lavori

LA LINEA 4? C'È GIÀ

✦Di DN.FC

Uno dei principali problemi della rete metropolitana di Milano è rappresentato dal sovrappollamento della linea 1 che transita per quartieri importanti come l'asse di viale Monza o il Gallaratese e attraverso per intero il centro (S. Babila, Duomo, Cadorna). La biforcazione a Pagano della linea produce inevitabilmente il dimezzamento delle frequenze di passaggio dei convogli sui due rami per Bisceglie e Molino Dorino rispetto a quelle presenti sul tratto comune (Pagano - Sesto Fs). Lo stesso effetto si produce sulla linea 2, ma la stazione di Cascina Gobba è posizionata ai limiti dell'area più densamente popolata (il Comune di Milano) a differenza di Pagano che è proprio a ridosso del centro. Per porre rimedio al sovrappollamento dei treni e delle stazioni dovuto al crescere della domanda, l'Atm ha aumentato nel corso degli anni la frequenza di passaggio dei convogli, che oggi può raggiungere nelle ore di punta il passaggio di un treno ogni 90 secondi per senso di marcia. Grazie a nuove tecnologie di controllo del traffico dei convogli è prevista un'ulteriore crescita delle frequenze fino a un treno ogni 60 secondi, sufficiente a tamponare l'aumento della domanda per qualche anno. Una soluzione strutturale (non nuova ma che varrebbe forse la pena di riprendere in considerazione) è quella di "sganciare" uno dei tronchi biforcuto dal resto della linea 1, per esempio la tratta Molino Dorino - Pagano. In questo modo si garantirebbe una frequenza di passaggio alta e costante sull'intera linea tra Sesto Fs (in futuro prolungata a Rho-Però Fiera) e Pagano. Con una breve tratta, aggiungiamo noi, sarebbe possibile portare il capolinea della nuova linea fino a S. Agostino, transitando da piazzale Aquileia. Si creerebbe così la possibilità di interscambio con la linea 2, in attesa di poter continuare verso la linea 3. Il cosiddetto "effetto rete" sarebbe incrementato anche dalla corrispondenza a Pagano con il previsto secondo Passante Ferroviario e da quella con la futura stazione del Passante a Rho-Però Fiera. Che possa essere un'idea per avere in poco tempo e con poca spesa la linea 4?

PER CHI FOSSE INTERESSATO AD APPROFONDIRE I TEMI DI QUESTO ARTICOLO SUGGERIAMO ALCUNI SITI.

www.trasporti.regione.lombardia.it è un sito della Regione e ben strutturato e continuamente aggiornato. Tratta di trasporti in generale, ma è possibile trovare informazioni relative anche al trasporto pubblico locale.

www.atm-mi.it è il sito ufficiale dell'Azienda Trasporti Milanesi. Si possono trovare, tra l'altro, gli orari di passaggio di ogni linea da ogni fermata, tranne che del Passante Ferroviario (i cui orari sarebbe comodo trovare, anche se il servizio non è in gestione ad Atm). www.metropolitamilano.it è il sito ufficiale della MM, la società di proprietà del Comune di Milano che progetta metropolitane e infrastrutture di trasporto non solo a

Milano, ma un po' in tutto il mondo. **www.metropla.net** è un sito ideato e gestito da Robert Schwandl, un appassionato di metropolitane, che riporta con estrema puntualità mappe, dati, notizie e aggiornamenti su le reti di metropolitana di ogni città del mondo. Una vera miniera di informazioni.

ALCUNI DATI SULLE LINEE METROPOLITANE

La linea 1 - rossa è lunga circa 25 km e conta 36 stazioni di cui solo due (Sesto Rondò e Sesto 1° Maggio Fs) esterne al Comune di Milano. La prima corsa parte alle 6.10 da Molino Dorino, l'ultima alle 0.14 da Sesto Fs. Tra le 4.45 e inizio servizio e dalla fine del servizio fino alle 1.26 esiste una linea

sostitutiva di superficie solo sul tratto tra Sesto Fs e Molino Dorino. Attualmente è in costruzione un'estensione di 2,5 km con due stazioni fino al futuro polo esterno della Fiera di Milano a Rho-Però che dovrebbe entrare in servizio nella primavera del 2005. Esiste un progetto di prolungamento da Sesto Fs fino a Monza (6 km e 4 stazioni). Tra le ipotesi, la Provincia prevede un'estensione da Bisceglie verso Baggio e Cusago.

La linea 2 - gialla è lunga circa 33 km e conta 32 stazioni di cui 13 (verso Cologno e verso Gessate) esterne al Comune di Milano. La prima corsa parte alle 5.56 da Gessate, l'ultima alle 0.26 da Famagosta. Non esiste alcuna linea sostitutiva. Prossimamente sarà inaugurato il prolungamento da Famagosta a piazzale Abbiategrasso (1,3 km, 1 stazione). Inizieranno presto i lavori per la biforcazione da Famagosta ad Assago-Forum (4,7

La linea 3 - gialla è lunga 12 km e conta 16 stazioni, interamente comprese entro il Comune di Milano. Le prime corsa partono dai due capolinea di Zara e S. Donato alle 6.05, le ultime alle 0.20. Tra le 4.59 e inizio servizio e dalla fine del servizio fino alle 1.24 esiste una linea sostitutiva di superficie. Già quest'anno dovrebbe essere inaugurato il nuovo capolinea di Maciachini (1,2 km, 1 stazione) e sono già iniziati i lavori

per un'ulteriore tratta fino a Com'asina (3,9 km, 4 stazioni). Il progetto della Provincia per il prolungamento da S.Donato verso Peschiera Borromeo e Paulo ha suscitato più di un contrasto con il Comune di Milano. Le prime corsa partono dai due capolinea di Zara e S. Donato alle 6.05, le ultime alle 0.20. Tra le 4.59 e inizio servizio e dalla fine del servizio fino alle 1.24 esiste una linea sostitutiva di superficie. Già quest'anno dovrebbe essere inaugurato il nuovo capolinea di Maciachini (1,2 km, 1 stazione) e sono già iniziati i lavori

Le linee 4 e 5 L'Amministrazione ha in progetto la realizzazione delle linee 4 e 5. La M4 correrebbe da Lorenteggio a Linate, passando per S. Ambrogio (M2), Crocetta

(M3), S. Babila (M1) e Dateo (Passante); la M5 partirebbe da P.ta Garibaldi (M2 e Passante) per raggiungere dopo quattro stazioni il capolinea provvisorio di Ca' Grandà (compresa Zara M3). È importante notare che queste due linee sarebbero di "metropolitana leggera", differirebbero cioè dalle altre tre perché costruite con stazioni e treni di dimensioni ridotte e con minor capacità di carico (e naturalmente a costi inferiori).

argyventurecapital
advisor to Aurora Private Equity

argyventurecapital@virgilio.it

Paris & Partners
Business & Financial Network

carlo.paris@parisandpartners.it

LA SCALA CHE C'ERA, LA SCALA CHE CI SARÀ

Continua da pagina 3

✦ Di Milly Moratti

- chi decide il destino di un bene come la Scala, in nome di quale progetto culturale innovativo o di quale criterio economico si può giustificare la perdita del bene monumentale vincolato?

- in ogni caso tale sacrificio è stato deciso da un tavolo culturale adeguato alla portata mondiale di questo teatro e con la dovuta informazione per i cittadini che vedranno cambiare anche il contesto storico della piazza?

- perchè non sono stati coinvolti personaggi autorevoli come l'ex direttore artistico della Scala Roman Vlad, il regista Franco Zeffirelli, l'etoleo Carla Fracci, lo scenografo Luciano Damiani che si sono pronunciati a favore della vecchia macchina scenica?

- perchè i consiglieri comunali non hanno potuto per mesi entrare al cantiere, e comunque l'hanno visitato una sola volta quando tutto era già demolito?

- perchè Italia Nostra non ha potuto, per censura della Giunta Comunale, affiggere i manifesti che informavano i cittadini del progetto di ristrutturazione?

- avendo costruito un teatro nuovo come gli Arcimboldi, la Scala doveva necessariamente perdere l'identità di teatro storico, mettendosi alla pari di tutti gli altri e così rendendo superflua la presenza del Teatro degli Arcimboldi?

- adesso che la pagina è irrimediabilmente bianca, e che si sta scavando 20 metri sotto al vecchio palcoscenico

per costruirne poi quasi altrettanti sopra al vecchio corpo centrale, è questo progetto tecnico dell'ingegner Malgrande, e questo architettonico di Mario Botta, con il suo volume nuovo ellissoidale e il grande parallelepipedo rettangolo che sovrasteranno ciò che rimane della struttura settecentesca del Piermarini, il migliore possibile, compatto e lapideo sopra un volume settecentesco finestrato che era stato pensato "casa tra le case"?

- se, come forse sarebbe accaduto a qualunque cittadino avesse appaltato un progetto e ne avesse poi realizzato un altro (qui addirittura con la complicità del vincolo della Sovrintendenza), alla fine del percorso giuridico il cantiere venisse fermato, è chiaro che si dovrà immediatamente indire un concorso internazionale di progetto, degno del Teatro più importante del mondo, con dei parametri precisi determinati da una Commissione composta dalle più qualificate realtà artistiche e tecniche del mondo, e con tempi brevi dettati dalla necessità da parte della città di riavere il suo Teatro?

Dopo tanti fatti e tante domande sospese, mi sembra che una sola affermazione possa essere fatta, e deve sgombrare il terreno dalle polemiche: la Scala non è argomento di contesa politica, è solo un bene di tutti, che appartiene, oltre che ai milanesi, al mondo intero, a cui dovremo in qualche modo render conto delle nostre

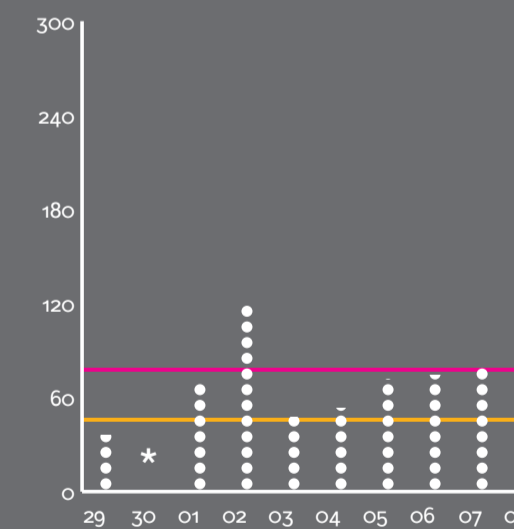
scelte, soprattutto perché hanno comportato un sacrificio enorme, che richiede per converso la migliore delle soluzioni possibili.

Deve essere inoltre, per la sua importanza, un esempio di trasparenza procedurale e di partecipazione dei cittadini; diversamente rischia di essere l'esempio negativo di come la città può cambiare con regole non chiare e all'insaputa dei suoi stessi cittadini.



RILEVAZIONE PM 10

Piazza Axum
Zona 7
29 Aprile/8 Maggio
2003
dalle 0.00 alle 24.00



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

* A causa di un problema tecnico il dato relativo a mercoledì 30 maggio non è disponibile.

Data	µg/m3
29/04/2003	36.00
30/04/2003	NP
01/05/2003	69.20
02/05/2003	121.20
03/05/2003	47.60
04/05/2003	53.30
05/05/2003	71.80
06/05/2003	74.20
07/05/2003	79.00
08/05/2003	82.10

CHIAMAMILANO MISURA L'INQUINAMENTO

PER RICHIEDERE IL SERVIZIO SI PUÒ INVIARE UNA EMAIL A
CHIAMAMILANO@CHIAMAMILANO.IT
O CONTATTARE LA REDAZIONE:
TEL: +39 02 48 51 95 23 FAX: +39 02 48 19 66 36

LE VOCI DELLA CITTÀ

TRASPORTI VIABILITÀ VIA PEZZOTTI/ BRIOSCHI

(28-04-2003)
Zona 5 / Trasporti / presente

Abito in via Brioschi subito a sud del ponte della ferrovia che corre parallelo a v.le Tibaldi. E' una strada a senso unico con ingresso esclusivamente da via Pezzotti/Pomponazzi e uscita su v.le Tibaldi. A seguito dei nuovi lavori (nuovi si fa per dire visto che a oggi è un anno e mezzo che è delimitata l'area di cantiere e i lavori sono iniziati per questa zona solo un mese fa) invito chiunque ne avesse curiosità a verificare la viabilità per arrivare fino qui. Che voi arriviate da v.le Liguria o da v.le Cermenate il giro da fare è sempre lo stesso. Dopo il TAGLIO imposto a via Pezzotti dai binari della metrotranvia SENZA nessuna apertura in corrispondenza di via Pomponazzi (unica via per aver accesso a via Brioschi) il giro da fare è maniacale.

E' veramente scandaloso!! Parlo a nome di tutti gli abitanti del mio condominio costretti tutti (e non solo loro ma tutta la via) al giro vizioso per arrivare fino a casa.

Architetto Daniela della Ragione

TICINESE RINASCE, UN FORUM DI IDEE

(28-04-2003)
P.ta Ticinese/Lodovica / Comunicazione / presente

Cari amici, come sapete da alcuni mesi ci stiamo battendo contro la decisione della giunta comunale di scavare sotto la Darsena, l'antico porto di Milano, per realizzare un parcheggio a pagamento orario per centinaia di auto e pullman (almeno 750 posti, forse 1300). Questo progetto è emblematico del modo in cui l'amministrazione pubblica affronta i problemi dei Navigli, del Ticinese e in generale di Milano: interventi parziali e scoordinati, nessun rispetto per i valori ambientali e culturali, disprezzo per le richieste degli abitanti.

Insieme al Coordinamento dei Comitati Zona Sud, che con noi si batte per la salvezza della Darsena, abbiamo deciso di lanciare un'iniziativa di progettazione partecipata, un forum di idee pensato per raccogliere idee, voci e immagini sul futuro dei Navigli e del Ticinese. Lo abbiamo chiamato - appunto - Ticinese Rinasce.

Il Forum di idee sarà aperto a tutti, singoli e associazioni. Attraverso mostre ed eventi valorizzeremo la voce di chiunque voglia immaginare il futuro dei Navigli e del Ticinese. Raccoglieremo progetti e contributi articolati di architetti, urbanisti e storici della città; ma anche testimonianze giornalistiche ed espressioni dell'arte o della letteratura, semplici suggerimenti, messaggi o immagini.

Per informazioni
Navigli per Milano - <http://digilander.libero.it/navigli.milano>

AMBIENTE IMMONDIZIA NEL PARCO

(26-05-2003)
Zona 4 / Ambiente / presente

La domenica sera il parco cassinis (ex porto di mare) è disseminato di rifiuti di ogni genere abbandonati da centinaia di frequentatori che accendono impunemente fuochi per barbecue.

Dove sono le guardie ecologiche e i vigili? Fino al mercoledì il parco rimane una pattumiera a cielo aperto.

Perchè la global service lascia per tre giorni il manto erboso in queste condizioni disastrose?

Franco Portinari

TRASPORTI UNA CORSIA PREFERENZIALE DI MENO

(07-05-2003)
P.ta Genova / Trasporti / presente

Ogni mattina al Giambellino si spera che il tram 14 passi puntuale, si spera in quello vecchio "così va più veloce", si spera soprattutto di non trovare traffico in via Solari, nel tratto compreso fra via Montevideo a viale Coni Zugna. Dall'euro-tram, diretto in piazza Duomo, a una sola fermata dalla metro di S.Agostino, ecco sbucare dalle porte tante faccine, quelle dei pendolari che sbirciano se "per caso" ci siano le macchine incolonnate sulla corsia preferenziale del tram. Ci sono sempre, tante o poche: la corsia preferenziale di via Solari è stata dimenticata, colpa anche delle auto parcheggiate a lato della strada in divieto di sosta.

I vigili latitano o guardano da un'altra parte, le auto viaggiano (a passo d'uomo e incolonnate) fra le corsie a strisce gialle, ed il tram, che dovrebbe portare veloce-

mente alla metro, impiega dieci minuti per fare una fermata.

Su di esso sosta impotente una folla di rassegnati viaggiatori, che, pur di salvaguardare un minimo l'aria della città, si ostinano ad usare il tram, chiedendosi tutte le mattine a cosa serve una corsia preferenziale... dimenticata.

Lac

TRASPORTI MENO MOTO PIU' AUTO.

(09-05-2003)
Zona 1 / Trasporti / presente

Volevo ringraziare l'amministrazione comunale per lo sforzo costante svolto nell'attività di sensibilizzazione di vigili ed ausiliari a multare tutti i tipi di motocicli parcheggiati irregolarmente (anche negli spazi riservati alle biciclette inutilizzati) grazie alla totale insufficienza di parcheggi. Vista la mancanza di posti moto (soprattutto in centro) e la scarsa manutenzione del manto stradale trovo perfettamente coerente tale comportamento finalizzato all'incentivo dell'auto. In fondo è anche così che si combatte il traffico e l'inquinamento.

Andrea

PUBBLICA AMMINISTRAZIONE CENTRI ESTIVI

(08-05-2003)
Tutta Milano / Pubblica Amministrazione / presente

I centri estivi aumentano anche se non sembra

La giunta ha abolito la retta per due settimane di frequenza: si paga intero anche se si frequenta la metà Milano, 7 maggio 2003

Siamo alla politica dei piccoli passi. Nel mirino della giunta i centri estivi, che il Comune organizza nelle materne (a luglio) ed elementari (tra giugno e luglio). Due anni fa fu eliminata la diversificazione delle rette per fasce di reddito come contropartita della marcia indietro su un clamoroso aumento del costo del servizio. L'anno scorso la situazione è stata mantenuta invariata, mentre quest'anno viene introdotta una piccola, ma sostanziale modifica. La retta, alle elementari, non solo è uguale per tutti, a prescindere dalla situazione economica della famiglia, ma è stata abolita la possibilità di usufruire del servizio per due settimane. O meglio, si paga

intero, 124,20 euro, anche se si frequenta solo metà. Un provvedimento che non si applica nelle materne, dove è ancora possibile scegliere il periodo di frequenza con contributo differenziato. Peraltro, l'eventuale periodo breve viene riconosciuto alle elementari per quanto riguarda la refezione, per la quale è pervisto un pagamento a parte, tarato sull'effettivo utilizzo.

Chiedo Asilo, coordinamento genitori nidi e materne, denuncia l'ennesimo sintomo di una politica di disincentivazione dei centri estivi e rilancia la necessità di ripristinare il diritto a un servizio spesso essenziale con rette proporzionali alle possibilità economiche e alla reale fruizione. Ricordiamo che due anni fa il sindaco Albertini in persona si era impegnato in questo senso, dimenticando purtroppo rapidamente le promesse fatte. Chiedo Asilo

Coordinamento genitori nidi e materne
www.chiedoasilo.it

ARTE E CULTURA CORTILI APERTI

(19-05-2003)
Tutta Milano / Arte e Cultura / presente

Vorrei elogiare l'iniziativa dei "Cortili Aperti". Grande manifestazione che si è svolta il 18 maggio in tutta Milano. Ho girato tutta la mattina tra cortili di palazzi nobiliari, arte, musei, grande vitalità della città.

Un' iniziativa quella dei cortili aperti che dovrebbe svolgersi più volte durante l'anno.

Matteo Calindri

AMBIENTE CESTINI DEI RIFIUTI

(21-05-2003)
Zona 6 / Ambiente / presente

Abito in zona 6 e devo dire che quando c'è il lavaggio strada, al mattino successivo si nota poco che è passata la macchina della pulizia, forse bisognerebbe buttare più acqua per terra per avere un risultato apprezzabile. Poi per quanto riguarda lo svuotamento dei cestini, suggerisco di farlo più spesso almeno in questa stagione in cui molte persone si recano ai giardinetti per sfuggire al caldo e visto la grande presenza di immigrati che sono accampati tutto il giorno in prossimità delle panchi-

ne col risultato che i cestini sono stracolmi e una grande quantità di rifiuti finisce inevitabilmente per terra (esempio: piazza Tripoli).

Luigi S

AMBIENTE PERCHÈ NON FARE UNA ROTONDA?

(22-05-2003)
Barona / Ambiente / presente

Mesi fa avevo segnalato su questo sito, la pericolosità di una via nel mio quartiere. La via in questione è il prolungamento di viale Faenza (che si trasforma in via Parenzo dove, tra l'altro, è presente un asilo NON segnalato da alcuna segnaletica). Le vetture sfrecciano in questo punto, incuranti del semaforo (posto all'incrocio con la via W. Tobagi)

Ieri pomeriggio l'ennesimo incidente. Colpa tua, colpa mia, il fatto è che ormai non si contano più gli incidenti (e qualcuno anche con il morto!)

Allora perchè non fare una bella rotonda al posto del semaforo?

Si otterrebbero 2 cose:
1 - riduzione degli incidenti dovuti al passaggio con il "giallo" a velocità sostenuta.
2 - riduzione della velocità delle auto nei pressi dell'asilo, evitando alle mamme e i nonni di farsi il segno della croce ogni qualvolta devono attraversare la strada. Secondo me lo spazio (fisico) per una rotonda c'è, manca la volontà di farla.

Paolo



WWW.CHIAMAMILANO.IT

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

CHIAMAMILANO GIORNALE

Periodico mensile registrato presso il Tribunale di Milano
n°31 del 28 gennaio 2003
Direttore responsabile Enzo De Bernardis
Redazione: Stefania Aleni, Pierfrancesco Barletta, Francesco Cavalli, Silvia Davite, Marta Ottaviani, Claudio Paggi, David Pasquali, Beniamino Piantieri, Paolo Pinardi, Leonardo Rosato Rossi.

Progetto grafico LEFTLOFT
Stampa LEVA ARTI GRAFICHE spa
Fondazione CHIAMAMILANO
Via G. De Grassi 15
20123 - MILANO Tel: +39 02 48 51 95
23 Fax: +39 02 48 19 66 36 Scrivi alla redazione:
chiamamilano@chiamamilano.it