

### SOMMARIO

2

DI CHI È LA SCALA?

3

LA CASA DELLA DIGNITÀ

4

QUANDO PASSA  
IL PASSANTE?

5

EDUCARIA: IL PM 2,5

6

PAESAGGI URBANI/  
PAESAGGI UMANI

7/8

LE VOCI DELLA CITTÀ

### STRANO MA VERO

L'aria di Milano fa bene. Indubbiamente non ai polmoni dei cittadini, ma molto probabilmente fa bene ai palazzi in costruzione che, come ragazzi nell'età dello sviluppo, non fai a tempo a voltarti che te li ritrovi cresciuti in men che non si dica. Per averne conferma basta rivolgersi ai cittadini del quartiere Adriano, periferia nord-est della città, i quali oltre a doversi confrontare con la costruzione di sei nuovi palazzi, mediamente di quindici piani, hanno scoperto che a Milano un edificio in costruzione può raddoppiare l'altezza prevista passando da dodici a ventidue piani. Appena otto in meno del grattacielo Pirelli. Il Progetto approvato dalla Commissione urbanistica del Comune prevedeva infatti un edificio di dodici piani. Forse, come si sostiene dalle parti di Palazzo Marino, il progetto sottoposto al Consiglio comunale era diverso da quello presentato agli uffici che hanno rilasciato poi la licenza edilizia...oppure sarà davvero l'aria.

# LA CASA DELLA DIGNITÀ

## Intervista a Don Virginio Colmegna

✦ Di Beniamino Piantieri



Don Virginio Colmegna  
Presidente della Fondazione  
Casa della Carità

Don Virginio Colmegna ha diretto per undici anni la Caritas milanese. Dal dicembre del 2004 guida la Casa della carità, dove chi viene accolto non trova solo un letto ma la strada per ricostruire il proprio diritto di cittadinanza.

### Don Colmegna, perché la Casa della Carità?

La Casa della Carità è stata fortemente voluta dal Cardinale Martini quando era Arcivescovo di Milano. È stata pensata come un luogo di dignità che al contempo rappresentasse uno sguardo sulla città, non un semplice dormitorio per chi è senza casa. Questo è un luogo dove si vive

temporaneamente e si è al centro di un progetto di ricostruzione delle proprie potenzialità così da essere reinseriti nella società con pieno diritto di cittadinanza. La Casa della Carità è un luogo che si confronta con le contraddizioni profonde di questa città, le affronta mettendo le eccellenze, presenti anche nell'ambito del sociale. Per questo abbiamo dato vita all'Accademia della Carità. Ci chiniamo sui problemi della città per affrontarli.

Troppe volte, invece, a Milano i problemi di cui ci occupiamo vengono relegati ai margini dell'attenzione e ai confini della città. Accoglienza e presenza competente, capace di costruire la legalità restituendo la dignità...perché non si può pensare di risolvere le contraddizioni di Milano solo attraverso le politiche di ordine pubblico.

Continua a pagina 3

## DI CHI È LA SCALA?

✦ Di Roberto Zaccaria

Dopo le vicende degli ultimi giorni è più che mai attuale l'interrogativo sulla titolarità dell'appartenenza dello storico teatro milanese. Abbiamo sinceramente sentito dire tutto e il contrario di tutto. I dubbi sono quindi legittimi. Non parlo ovviamente della titolarità

giuridica, sulla quale abbiamo sentito ancora una volta raccontarci la storia della Fondazione, del ruolo dei privati, dell'impotenza della parte pubblica e così via. Qui interessa capire qualche cosa di più sul rapporto tra la Scala e il mondo che la circonda, il mondo che la fa vivere, il mondo che la

considera sua. Qualche mese fa, mentre si svolgevano a Milano, nella pressoché totale mancanza di informazioni per i cittadini, i lavori di ricostruzione del teatro, interrotta, per un attimo, da un solo, isolato servizio di "Striscia la notizia" sulla desolante distruzione

# DI CHI È LA SCALA?

Continua dalla prima pagina

dello spazio scenico, fu convocata una conferenza stampa, a Roma, nei locali della stampa estera.

In quella conferenza, affollatissima di giornalisti di tutti i paesi e promossa dalle associazioni ambientaliste e da un gruppo di artisti e di intellettuali, con in testa Carla Fracci, la domanda più ricorrente è stata proprio questa: ma come possono le autorità milanesi intervenire in questo modo, senza un dibattito pubblico adeguato, senza un concorso internazionale, su una struttura culturale che il mondo intero sente come sua? Nessuno ha saputo darsi una risposta convincente.

Altrove non sarebbe certamente successo. Le autorità cittadine, a Milano invece, hanno agito in solitudine. Le autorità nazionali sono state evasive e sfuggenti, ma oggettivamente complici. I milanesi sono stati esclusi da ogni informazione e quindi da ogni, pur formale, partecipazione.

Anche nella vicenda della sostituzione del sovrintendente, a otto mesi dalla scadenza del suo mandato, si è ripetuto un copione simile. Decisioni improvvisate e non trasparenti.

L'Amministrazione comunale più che mai latitante è stata incapace di ricon-

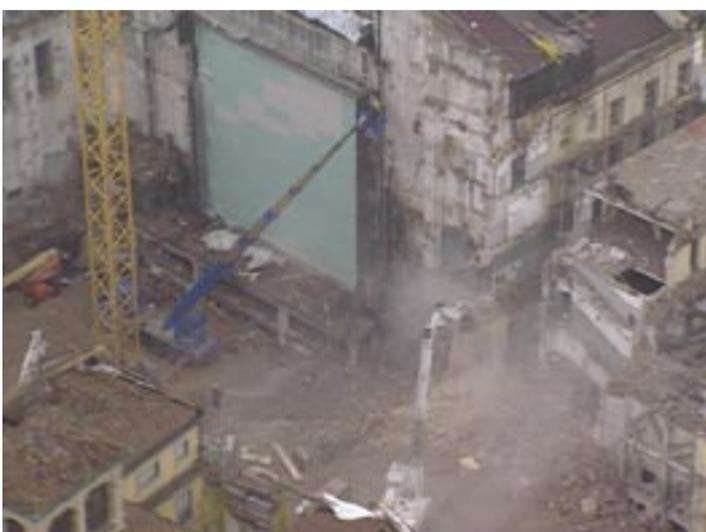
durere il problema nell'ambito della responsabilità politica. Anche dopo le clamorose dimissioni dell'Assessore alla cultura, nessun chiarimento verso il consiglio comunale, verso i diretti rappresentanti dei cittadini. Solo qualche evasivo comunicato di formalismo giuridico sui poteri statuari della Fondazione e dei suoi soci. Ma dei Milanesi chi si preoccupa? Le manifestazioni unanimi dei lavoratori vengono circoscritte nell'ambito delle rivendicazioni sindacali, ma degli umori, dei sentimenti dei milanesi chi si fa carico?

Il Ministro dei beni culturali sembra distante anni luce da questi problemi, come lo è stato dalle sforbiciate della finanziaria ai fondi per lo spettacolo. Ma chi si fa carico dell'interesse degli italiani per la sorte del teatro che più di ogni altro li rappresenta?

Un gruppo di parlamentari hanno sollecitato un comitato di indagine della commissione istruzione e cultura sui problemi della Scala, ma temo che ascolteremo altre risposte, ancora una volta, evasive.

Ma allora è legittima la domanda: di chi è la Scala?

Maggio 2003: i lavori all'interno della Scala, la "rimozione" della storica torre scenica del Piermarini



# LA CASA DELLA DIGNITÀ

## Intervista a Don Virginio Colmegna

Continua dalla prima pagina

**In molti casi luoghi come la Casa della carità vengono visti con timore dagli abitanti del quartiere che li ospita. Com'è andata nel vostro caso?**

All'inizio il rapporto con il quartiere non è stato facile. La Casa della Carità è sorta all'interno di una vecchia scuola abbandonata che abbiamo completamente ristrutturato. Questa zona, già gravata da aree di degrado e da problemi urbanistici, prima che iniziassero le nostre attività percepiva la nostra presenza con preoccupazione. Ma non appena il quartiere ha iniziato a vedere che quello che facciamo è anzitutto il recupero delle risorse di questa parte di Milano, ci ha sentito come parte sé. Da subito è iniziato un lavoro comune con parrocchie, associazioni di quartiere, gruppi di giovani. Non solo nei primi due mesi di attività abbiamo accolto oltre cinquecento persone di venticinque nazionalità, ma siamo diventati un luogo d'incontro per un quartiere che ha alle spalle una grande storia di impegno solidale e che stiamo contribuendo a ricostruire. Infatti, la Casa della Carità oggi non è solo un luogo di accoglienza e reinserimento sociale, ma ospita molte attività del quartiere e sta iniziando a fornire una serie di servizi per gli anziani.

### Uno spazio di cittadinanza comune...

La Casa della Carità vuole essere un luogo dell'eccellenza milanese di cui tanto si parla. Eccellenza della solidarietà. Qui non si fa assistenzialismo,

ma si costruisce un tessuto di dignità e cittadinanza che passa attraverso un'integrazione forte con il territorio circostante. Per questo motivo poniamo le attività di accoglienza accanto ad attività che hanno per protagonista il quartiere. In questa città la sfida della povertà deve diventare la sfida dello sviluppo, una sfida per tutti e tutti devono dare il proprio contributo. Proprio in quest'ottica stiamo dando vita ad una cooperativa e, in prospettiva, stiamo ipotizzando delle attività imprenditoriali perché chi passa da qui deve lavorare e costruire il percorso del proprio reinserimento.

**Lei ha detto che la sfida della povertà deve diventare la sfida dello sviluppo. Ma non le sembra che Milano faccia sempre più fatica a specchiarsi in una povertà che diventa sempre più estesa e preoccupante?**

Nel corso di questo inverno Milano avrebbe dovuto rendersi conto che esiste una povertà che è rottura del legame sociale. Gli anziani trovati morti nelle loro case, soli, alcuni giorni dopo il decesso indicano come un aspetto sempre più caratteristico di alcune forme di povertà sia la solitudine, il venir meno di relazioni fondamentali. C'è poi una povertà dal volto normale, anch'essa in crescita, è la povertà di chi ha un lavoro ma se paga l'affitto fa fatica a fare la spesa alla fine del mese, la povertà delle giovani coppie per le quali è sempre più difficile costruire un progetto di vita. Poi c'è la povertà estrema, quella delle

oltre cinquemila persone che dormono all'aperto, spesso in vere e proprie favelas. Milano manifesta questo intreccio di fratture che troppe volte stenta a riconoscere.

### Quindi?

Per ridare coesione, per saldare queste fratture è necessario un approccio culturale nuovo: anzitutto bisogna iniziare a trattare questi temi su scala metropolitana. È necessario rendere i poveri protagonisti della propria emancipazione, della costruzione del proprio percorso di dignità. In una sola parola: partecipazione. Questo consentirebbe di disinnescare altre emergenze che poi derivano a cascata da fratture sociali che si aggravano sempre più: ci sono ingenti investimenti della criminalità su precarietà e povertà.

Milano deve specchiarsi in quelle fratture per stare meglio, per investire sulle proprie potenzialità e non sprecare risorse. Bisogna costruire un osservatorio qualitativo per essere in grado di progettare insieme il futuro di questa città ed uscire dalle logiche dell'emergenza e dell'assistenzialismo. Questa è la nostra sfida.

**Recentemente siete intervenuti anche nella vicenda dei Rom di via San Dionigi, che dopo l'incendio del loro campo il 12 febbraio scorso hanno perso tutto. Quella che riguarda gli zingari, tra intolleranza e stereotipi, è forse la frattura più profonda in**

**questa città...**

Anzitutto dobbiamo fare i conti con la complessità dell'universo dei nomadi, nel quale accanto a situazioni che sono riuscite a costruire un cammino di integrazione ci sono condizioni estreme. Ma è anzitutto necessario sterilizzare il dibattito politico sul tema e affrontare la questione degli insediamenti con un piano che coinvolga tutti gli attori in gioco e preveda campi compatibili con i territori circostanti. Allo stesso tempo bisogna investire in programmi di mediazione e inserimento scolastico. Ciò consentirebbe di gestire in modo costruttivo una situazione che oggi è affrontata pressoché esclusivamente come problema di ordine pubblico. Del resto quando migliaia di persone vengono stipate in campi dalle condizioni indescrivibili, come quello di via Barzaghi, diventano off-limits per gli operatori e allettanti per la criminalità.



## CHE COS'È LA CASA DELLA CARITÀ

L'idea della Casa della Carità, inaugurata ufficialmente il 24 novembre del 2004, nasce nel gennaio del 2002 quando Don Virginio Colmegna, allora Direttore della Caritas Ambrosiana, propone al Cardinale Carlo Maria Martini di aprire "un punto di ospitalità per i più poveri ed abbandonati a Milano". La Casa della Carità sorge a Milano, nel quartiere di Crescenzago, in via Brambilla, in un'ex edificio scolastico degli anni '30, messo a disposizione

dal Comune di Milano e completamente ristrutturato grazie ad un lascito di Angelo Abriani.

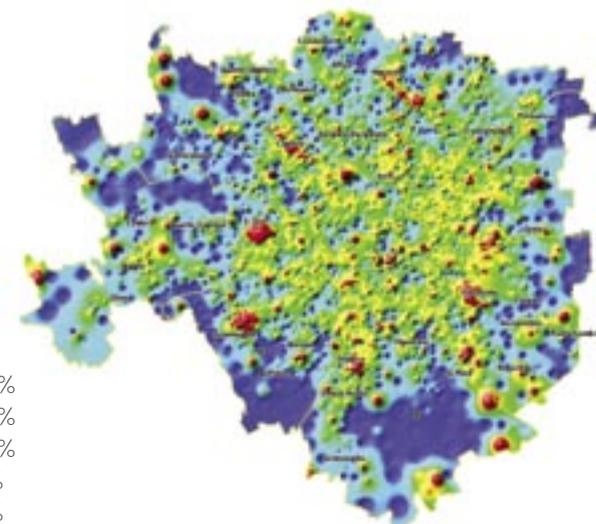
È un centro di accoglienza per uomini e donne senza dimora, in stato di grave emarginazione che può ospitare fino a 130 persone.

Una parte è strutturata in piccoli alloggi per mamme e bambini. La Casa della Carità offre inoltre: accoglienza diurna, servizio di ascolto e segretariato sociale, comunità allog-

gio per persone con disagio psichico, servizio pasti per le persone bisognose del quartiere, servizi di prossimità rivolti al quartiere, docce e ambulatori medici.

La Casa della Carità promuove un'esperienza di 'comunità', per vivere concretamente un'esperienza di condivisione. Inoltre è dotata di un auditorium: un luogo di incontro, che può accogliere un centinaio di persone in occasione di eventi culturali, artistici e spettacoli aperti a tutti.

Anziani soli a Milano:  
percentuale su popolazione residente



Fonte: a cura di F. Zajczyk "La povertà a Milano", Ed. Franco Angeli, 2003

# QUANDO PASSA IL PASSANTE?

♣ Di Stefania Aleni

Protagonista di una storia ultraquarantennale, atteso come la soluzione di buona parte dei problemi che affliggono il trasporto pubblico tra Milano e il resto della Regione. I primi due mesi di attività della sua "versione" completa sono stati costellati da ritardi e disservizi, tanto da essere additato dai stessi vertici delle Ferrovie come il principale responsabile del caos-trasporti.

Rioccupiamoci del Passante, passato da oggetto fino a qualche mese fa un po' misterioso e sconosciuto ai più, a maggiore notorietà, soprattutto per i problemi di funzionamento e di funzionalità che si sono verificati dopo l'apertura della stazione Vittoria. Una apertura importante, con una inaugurazione in pompa magna l'11 dicembre scorso, con tanto di banda. Il Sindaco Albertini e l'Assessore Goggi sono arrivati in macchina all'ingresso su Viale Mugello, mentre il presidente della Regione Formigoni che arriva "in carrozza", con l'Assessore alle infrastrutture della Regione Corsaro, l'Amministratore Delegato di RFI Moretti, oltre a tecnici e funzionari. Non mancano neppure i cittadini incuriositi della zona, venuti a partecipare ad un evento sentito come particolarmente importante per la zona 4: la loro presenza rende l'inaugurazione meno formale e più popolare.

Il progetto del Passante, come noto, ha origini lontane: nel 1961 si ha la prima proposta ufficiale dal PIM, Piano Intercomunale Milanese. Bisogna però aspettare il 1983 per vedere il decollo del progetto con la convenzione stipulata tra Comune, Regione, FS e Ferrovie Nord. Ci vogliono poi altri 14 anni per la realizzazione della prima tratta da Bovisa Nord a Venezia. Dal 1998 i tempi si accelerano, essendosi riattivati gli appalti da parte del Comune di Milano, che ha nel frattempo utilizzato finanziamenti propri in attesa del mutuo

da parte dello Stato. Nel giro di cinque anni vengono aperte le stazioni di Lancetti, Certosa FS, Villapizzone e Dateo. Arriviamo poi a dicembre 2004 con l'apertura della stazione Vittoria, l'ultima in sotterranea, da cui si diramano in superficie le linee per Pioltello e Treviglio (attraverso Bivio Lambro) e la linea per Pavia e Lodi, che entrerà in funzione solo dopo aver realizzato il collegamento da Vittoria a Rogoredo, previsto entro il 2007. Ma in che cosa consiste il Passante, che funzione svolge? Il sistema del Passante permette sia agli utenti dei treni di Trenitalia (le vecchie Ferrovie dello Stato, per i meno aggiornati) sia a quelli delle Ferrovie Nord, di attraversare Milano senza fermarsi alle stazioni di testa e prendere un altro mezzo per raggiungere la propria destinazione. Nella tratta urbana, poi, i treni funzionano come una linea metropolitana, avendo una frequenza che glielo consente.

Le linee ferroviarie che utilizzano la tratta "passante" formano quello che è stato chiamato il sistema delle linee S, ovvero suburbane, e che a regime saranno 10. Ora sono 8, di cui 5 delle Nord e 3 di Trenitalia (S1 Saronno - Milano Porta Vittoria; S2 Mariano Comense - Milano Porta Vittoria; S3 Saronno - Milano Cadorna; S4 Seveso - Milano Cadorna; S5 Varese - Gallarate - Pioltello; S6 Novara - Magenta - Milano Porta Vittoria; S9 Seregno - Milano San Cristoforo; S10 Milano Bovisa - Milano Porta Vittoria)

Non sfugge che questo nuovo sistema può svolgere una funzione molto importante per migliorare la mobilità, per spostare su ferro il trasporto di decine di migliaia di pendolari, per liberare le strade da altrettante macchine, e così via.

La realtà, però, nel primo mese di apertura del Passante, è stata più cruda di quanto si potesse prevedere, ed abbiamo assistito ad una serie alquanto impressionante di disguidi, ritardi, guasti, problemi vari, proteste dei pendolari, che giustamente vorrebbero un servizio efficiente, che li faccia viaggiare in condizioni dignitose su treni e non su carri bestiame, su carrozze pulite, in orario: quello che dovrebbe succedere in un Paese normale (si usa ancora sperare in un Paese normale?).

Alla ricerca delle responsabilità, c'è stato un po' il tutti contro tutti, con

dure prese di posizione della Regione contro Trenitalia, del Comune, dei sindacati del trasporto, degli assessori comunali e regionali ai Trasporti, di Trenitalia e Ferrovie Nord nell'occhio del ciclone.

E le dichiarazioni più sorprendenti sono state sicuramente quelle del direttore regionale di Trenitalia per la Lombardia, Ewald Fishnaller, che occupavano titoli a tutta pagina sui giornali: "Treni in ritardo? Colpa del Passante" oppure "Il Passante peggiora i servizi".

Ma come, all'inaugurazione del Passante, l'Amministratore delegato di Trenitalia aveva detto ben altre cose, che cosa ha fatto cambiare idea a Trenitalia (oltre al fatto di doversi difendere da una serie lunghissima di critiche)?

Il Passante è un sistema "troppo" preciso e prevede un rispetto assoluto dei tempi di passaggio, quindi siccome Trenitalia non può garantire questo, il sistema va in crisi. E non lo può garantire perché il materiale rotabile in funzione è in gran parte vecchio o semivecchio, i treni non sono "omogenei" (stesso tipo, stessa lunghezza, tipo le metropolitane), se c'è un guasto ad un treno questo ha ripercussioni su tutti gli altri, l'ammmodernamento dei locomotori ha tempi lunghi, mancano i fondi per l'acquisto di nuovo materiale, e via di questo passo.

Colpa del Passante, allora? Non esageriamo: certo quando un progetto viene pensato 44 anni prima di essere completamente realizzato, può "invecchiare" (qualcuno ha anche affermato che l'idea del Passante ormai è vecchia) e risultare inadeguato rispetto alle nuove necessità (la mobilità ferroviaria, ad esempio, è aumentata del 45% negli ultimi sette anni). Un binario in più dove fare manovra, per fare un altro esempio, sarebbe sicuramente risultato molto utile. Ma adesso, con la infrastruttura ultimata, scoprire che non può essere adeguatamente fruita dai pendolari, e che la situazione sarà precaria almeno fino alla fine del 2005, con l'arrivo di nuovi locomotori, più alcuni semi-nuovi "girati" da altre regioni, suona un po' come una beffa, nonché come grave segno di inefficienza del nostro sistema ferroviario. E non ci consola il fatto che di efficienza ne abbiamo sempre vista poca.

**1961**  
progetto del passante

**1983**  
inizio lavori

**2007**  
completamento dell'ultima tratta

**+45%**  
aumento della richiesta di mobilità ferroviaria in Lombardia negli ultimi sette anni

## UN MESTO CONTO ALLA ROVESCIA

Di giorno in giorno calano le cifre destinate alle opere pubbliche

♣ Di Beniamino Piantieri

Quasi fosse un mestro conto alla rovescia le cifre disponibili per le opere pubbliche a Milano scendono giorno dopo giorno. Al contempo, e non potrebbe essere altrimenti, le date dell'avvio dei cantieri o della conclusione dei lavori si fa più lontana. Nelle ultime settimane gli annunci si sono susseguiti quasi fossero un preoccupante bollettino medico di una Milano malata traffico e di scarsità di risorse

per mettere in atto una terapia efficace. Da cinquesettesanta milioni di euro si è passati in pochi giorni prima a trecentosessanta, poi a duecento poi a centoquaranta poi a circa centotrenta e sembra non essere finita. Opere fondamentali come l'inizio dei lavori per la linea 4 della metropolitana o l'arrivo della metrotranvia a Precotto slitteranno nella migliore delle ipotesi al 2006.

Gli esiti sono facili da immaginare: congestione crescente e soluzioni strutturali rinviate. Soluzioni, peraltro, già pensate da tempo e che più tardi verranno concretamente realizzate meno saranno rispondenti - il caso del Passante è emblematico - ai bisogni di mobilità che ovviamente si evolvono e si modificano con il passare degli anni.



# EDUCARIA: IL PM 2.5

Il particolato atmosferico è costituito da particelle solide o liquide disperse nell'aria, salvo l'acqua pura, che hanno dimensioni microscopiche e che possono avere origine naturale oppure essere prodotti dall'attività umana. Tra i costituenti dell'atmosfera sono gli unici ad essere classificati non sulla base della loro composizione chimica bensì in relazione alla loro dimensione.

Le dimensioni del particolato variano da circa 0,005 µm (micrometri) a 100 µm di diametro (1 µm è pari a 1 milionesimo di metro), anche se la frazione sospesa ha in genere dimensioni inferiori a 40 µm. Il PM 10 è la frazione di particolato che ha dimensioni inferiori o uguali a 10 µm ed è generalmente suddiviso in una frazione fine, con particelle di diametro inferiore o uguale a 2,5 µm (PM 2.5), ed in una frazione "grossolana", con diametro

superiore a 2,5 µm. Nel particolato è distinguibile inoltre una componente primaria, direttamente emessa dalle sorgenti, ed una secondaria, dovuta alle reazioni chimiche che coinvolgono altri elementi immessi in atmosfera. Le particelle più fini derivano da numerosi processi industriali e dalla combustione di combustibile fossile, e possono essere sia direttamente emesse dalle sorgenti che derivate da gas precursori come ossidi di azoto e composti organici volatili. Studi recenti hanno dimostrato che per la maggior parte del tempo il 40-60% del PM 10 presente in atmosfera è costituito da particelle fini con diametro inferiore o uguale a 2,5 µm. A Milano, in stazioni di rilevamento urbane, il rapporto PM 2.5/PM10 raggiunge il 70%<sup>1</sup>.

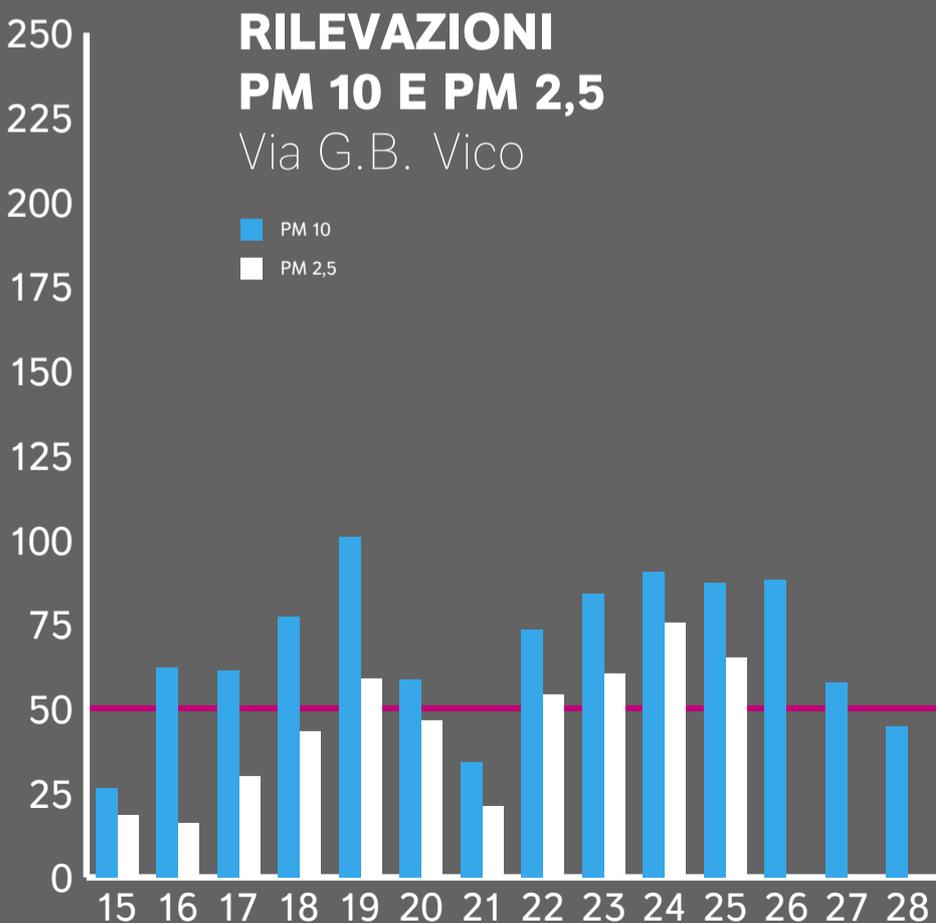
## EFFETTI SULLA SALUTE

Il PM 10 ed il PM 2.5 sono dominati dagli aerosol inorganici secondari (solfati, nitrati, ammonio) prodotti da traffico, agricoltura, centrali elettriche ed impianti industriali. Nella frazione più fine il 30% della massa è però costituita da carbonio organico e si sono riscontrati concentrazioni importanti di idrocarburi policiclici aromatici, di sostanze potenzialmente cancerogene e di altre sicuramente ad alto potenziale infiammatorio, condotte dalla frazione fine direttamente a livello polmonare. Studi riguardanti gli effetti sulla salute dell'esposizione al particolato effettuati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità, hanno dimostrato che gli effetti osservabili sono per la maggior parte associati alla frazione più sottile piuttosto che a quella grossolana, pur

Continua a pagina 7



Dalla mostra "Immagin'Aria" curata da Centro Antartide  
La mostra è disponibile su [www.educaria.it](http://www.educaria.it)



## PM 10

15 Febbraio 2005  
28 Febbraio 2005  
dalle 0.00 alle 24.00

Data	µg/m3
15/03/2005	26,40
16/03/2005	62,10
17/03/2005	61,10
18/03/2005	77,10
19/03/2005	100,90
20/03/2005	58,50
21/03/2005	34,10
22/03/2005	73,30
23/03/2005	84,00
24/03/2005	90,30
25/03/2005	87,20
26/03/2005	88,20
27/03/2005	57,80
28/03/2005	44,60

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

15 Febbraio 2005  
25 Febbraio 2005  
dalle 0.00 alle 24.00

Data	µg/m3
15/03/2005	18,30
16/03/2005	16,10
17/03/2005	29,90
18/03/2005	43,10
19/03/2005	58,80
20/03/2005	46,50
21/03/2005	21,10
22/03/2005	54,00
23/03/2005	60,20
24/03/2005	75,50
25/03/2005	65,00

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).

## PAESAGGI URBANI/PAESAGGI UMANI

✦ Di Giovanna Franco Repellini

A man is like a street  
A woman is like a city  
William Carlos Williams

L'Italia non è più di moda? Abbiamo perso grinta e finanziamenti, le industrie italiane battono i colpi, i turisti che non arrivano più, nascono pochi bambini e poche idee, le cose migliori sono sempre straniere, a parte il caffè. Se leggiamo i giornali sono tutte lamentazioni di questo tipo. Forse esagerano, eppure sappiamo che c'è del vero, ma come fare per opporsi e non arretrare? Da duemila anni, con alterne fortune, noi italiani dettiamo lo stile e ispiriamo il gusto, ma oggi con il vento della globalizzazione nulla è regalato, bisogna battersi per non perdere i primati, perché la concorrenza picchia duro. Vero è che le città hanno sempre sentito la moda e sono salite e scese d'importanza nei diversi secoli: Firenze, la prima in Europa nel quattrocento, non era niente nel settecento, se non per la passata gloria.

Milano, nel secolo scorso, è stata una città innovatrice in molti campi, ma lo è ancora? La città d'avanguardia è fondamentalmente quella dove si sta sperimentando e attuando qualche cosa di nuovo, dove nascono idee e progetti, dove il lavoro gira e produce, dove i giovani (le donne, gli anziani, tutti) hanno opportunità, dove l'eleganza e originalità sono di casa, dove ci s'imbatte nell'insolito, dove le cose che si vedono aprono la mente e ispirano altre cose in una catena di suggestioni. Città dove i musei ci sono e offrono opere d'arte che occorre vedere almeno una volta nella vita, dove le architetture, i palazzi, sia antichi che moderni sono unici e ben curati e il disordine per le strade è segno di vitalità e non di sciatteria. L'Italia ha sempre offerto qualche cosa di speciale ai suoi abitanti e ai suoi visitatori: le bellezze storiche e naturali unite ad una dolcezza legata ad un'antica tradizione di convivialità, parzialmente deturpata da anni di dissennate politiche che hanno

prodotto ambienti ostili e danni forse irreparabili, che si ripropongono ancora. Nel restauro architettonico e artistico siamo i primi del mondo e dobbiamo continuare ad esserlo, con scuole raffinate, con ricerche sui materiali e tecnologie che coinvolgono anche le industrie, con un'identità culturale precisa, sbaragliando gli avversari per la qualità delle scelte e una politica avveduta. Intanto diamo il buon esempio in casa, continuando il paziente lavoro di recupero dei centri storici, che ben avviato negli anni ottanta sembra aver avuto una battuta d'arresto. Anzi ultimamente è venuta la voglia di venderne pezzi per metterli a "reddito" come se non fossero uno dei maggiori introiti della nazione. Oggi costruire è tornato di moda, sono architetto e progettare è la mia passione, ma non mi sembra stia avvenendo quella svolta di costume per cui, finalmente, anche noi italiani stiamo entrando nella modernità avanzata e qualitativa di cui si parla

tanto, che ci dovrebbe riportare alla ribalta del mondo. Certo anche a Milano ci saranno gli edifici degli architetti internazionali famosi, certo anche Milano nei prossimi anni avrà dei centri periferici nuovi come Montecity Rogoredo (speriamo siano più accoglienti della Bicocca), ma nel frattempo l'edilizia minore dilaga senza alcun connotato di piacevolezza. Girando per le periferie e i comuni della cintura milanese si vedono parecchi edifici appena costruiti e cantieri in corso, ma niente di bello e nemmeno di carino, i soliti condomini senza né arte né parte, che di nuovo hanno solo l'intonaco. Non parliamo poi delle aree non costruite, di confine tra comune e comune, terreni di frangia, pertinenze stradali, svincoli e ingressi urbani privi di ogni identità e soffocati dal traffico. Difesa dell'ambiente, gusto estetico, qualità urbana e sviluppo economico sembrano sempre appartenere a mondi diversi che non trovano sintesi ed equilibrio. Pure la città sforna

architetti a centinaia. I casi sono due, o le nostre scuole producono tecnici inadeguati alle esigenze o non c'è correlazione tra studio e lavoro, e, al dunque, quelli che operano sul territorio, sono sempre gli stessi di trenta anni fa, o almeno con la stessa testa, salvo eccezioni qua e là. Ad un recente congresso della Camera di Commercio si è affermato che i milanesi sono all'avanguardia nelle biotecnologie. Bene, possiamo essere all'avanguardia anche nelle tecniche ambientali. Le forze le abbiamo, le università specializzate pure, le località d'applicazione abbondano, manca (non è poco) una classe dirigente, che non sia soprattutto concentrata sulla propria sopravvivenza e presunzione, indifferente ai valori artistici, culturali e scientifici. Ci sono anche tanti giovani veramente in gamba, però in molti se ne sono partiti o stanno pensando di andare in Cina.



## ABITARE E RIABITARE DA NEW YORK A SESTO SAN GIOVANNI

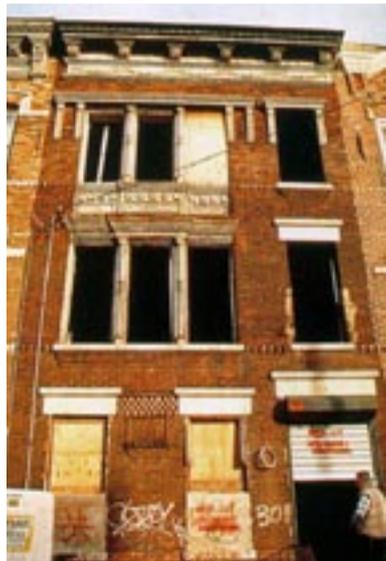
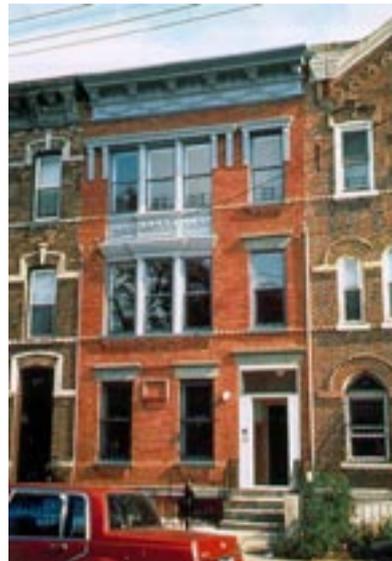
✦ Di Isabella Inti

Il recupero abitativo di edifici abbandonati è una risorsa per la collettività

A New York a metà degli anni '80 una forte crisi fiscale e l'esodo verso i sobborghi, provocò l'abbandono di alcune parti della città. C'erano circa 50.000 alloggi vuoti. Allo stesso tempo erano molti a non essere in grado di affrontare i costi del mercato immobiliare: nuovi immigrati, lavoratori a basso reddito. Le sovvenzioni governative non potevano sostenere questo fabbisogno, perciò l'associazione ACORN (Association of Community Organisations for Reform Now) e il Dipartimento Universitario Pratt Institute Center for Community Development formarono l'associazione MHANY (Mutual Housing Association New York). MHANY elaborò una mappa delle case vuote e una lista delle persone

senza casa, dando vita ad un processo di riabitazione degli alloggi vuoti e fornendo assistenza nelle trattative con le istituzioni. L'ingresso delle famiglie nelle case prima vuote divenne un evento con tanto di cerimonia aperta al resto del quartiere e i conflitti iniziali dopo qualche anno produssero risultati positivi per l'intera comunità. I 50.000 alloggi vuoti divennero una risorsa e gli occupanti divennero assegnatari regolari e la città riconobbe loro addirittura un rimborso per aver ristrutturato edifici prima abbandonati al degrado. Ci sono molte analogie con l'attuale emergenza abitativa milanese, anzitutto i numeri: come i 50.000 alloggi a basso canone che mancano e la lista di 63.000 famiglie in attesa di casa popolare. Se da un lato rimane ancora aperto il dibattito sulle politiche abitative, dall'altro osserviamo l'attivarsi di molte

associazioni e professionisti verso soluzioni di accesso alla casa. Un esempio sono le case di Plastica a Sesto San Giovanni, un complesso abitativo sperimentale anni '70, di proprietà ALER e disabitato da dieci anni. Dal maggio 2004, Action Milano ed alcuni architetti volontari hanno dato assistenza a ventiquattro famiglie che sono entrate nell'edificio iniziando a ristrutturarlo. Attualmente sono stati riabilitati molti alloggi in totale "autocostruzione", è stato coinvolto il Politecnico di Milano in un workshop di progettazione e sono allo studio un asilo e scuola materna. Inoltre sono state avviate trattative con ALER e l'amministrazione di Sesto San Giovanni. Chissà se le analogie con New York continueranno e l'occupazione assistita di alloggi vuoti sarà una risorsa anche per la nostra città?



1— Dida, 2— Dida, 3— Dida

# LE VOCI DELLA CITTÀ

## BUCO SUL MARCIAPIEDE

(14-01-2005)

Zona 7 / Vivibilità / presente

Non so dirvi da quando, ma sul marciapiede di via Pomponio Leto (vicino all'entrata del parcheggio della TBWA) c'è un vero grosso buco, probabilmente dovuto ad un programmato e poi non attuato, inserimento di uno di quei grossi pali della luce.....assolutamente non protetto. Circa un mese fa, di sera, ci sono letteralmente caduta dentro, procurandomi un grosso ematoma sotto il ginocchio. A parte lo spavento di "quasi sprofondare" e il male, la cosa si è risolta velocemente: mi sono chiesta se ci cadeva un bimbo...si sarebbe rotto una gamba. Fortunatamente la maggior parte delle volte sul marciapiede ci posteggiano le macchine e quindi è...più difficile caderci, ma è una magra soddisfazione!! ma cosa si deve fare xchè cose del genere vengano risolte velocemente?

## LINEA 95 IN PREFERENZIALE

(26-01-2005)

S. SIRO / TRASPORTI / PRESENTE

Segnale che tutte le mattine e tutte le sere gli autobus della linea 95 (direzione Lotto) impiegano fino a 10 minuti di tempo per percorrere il tratto di strada che va dalla fermata "Gavirate/Gignese" a quella di "piazzale Lotto" (una sola fermata!!!). Questo è dovuto alle colonne di macchine che si formano ogni giorno in via Gignese, via Caprilli, pze Lotto, etc. Ebbene, da via Caprilli a ple Lotto esiste una corsia preferenziale, percorsa già oggi dagli autobus extraurbani e taxi.

L'ATM dovrebbe far imboccare anche agli autobus della linea 95 tale corsia preferenziale, in modo da far risparmiare agli utenti fino a 10 minuti di tempo.

La nuova fermata potrebbe essere ricavata facilmente all'altezza di quella attuale, ma a lato della corsia preferenziale.

Sembra assurdo che un autobus urbano debba rimanere incolonnato quando esiste a fianco a lui una corsia preferenziale.

Una mattina, un autista (audace? intelligente?) ha percorso proprio questo tratto di preferenziale, non trovando alcun ingombro neppure nella manovra per andare in via Gavirate (capolinea).

Centinaia di pendolari sarebbero grati all'ATM e al comune di Milano per questa piccola correzione di percorso e per l'attenzione dedicatagli!

Roberto Lucini

## AREE A STANDARD

(03-02-2005)

Barona / Pubblica Amministrazione / presente

Ieri in Consiglio Regionale non è passato solamente la Legge che prevede la residenza di 5 anni in Lombardia per accedere alle graduatorie per le case popolari ma anche le nuove norme che permetteranno ai comuni di costruire nuove case nelle aree a "standard", aree vincolate e destinate a verde o servizi pubblici.

Il Comune di Milano ha già individuato una cinquantina d'aree a standard di proprietà pubblica dove edificare case a "determinate condizioni". Questo per

soddisfare la carenza di case e intervenire sull'"emergenza casa" più volte sbandierata a destra e a sinistra. Senza tenere conto la quantità enorme di sfitto esistente a Milano e i prezzi proibitivi per chi vuole comprare

È un regalo alle immobiliari e alle società di costruzioni di colore diverso sempre presenti dove c'è da fare affari. Il rischio di cementificazione è alto, così come quello di depauperare aree verdi altrimenti destinate, gravando sullo sviluppo urbanistico di Milano e della Lombardia. Si potrà edificare anche nei parchi come il Parco Agricolo Sud già eroso da nuova viabilità, occupazioni abusive, discariche, ecc. Da quanto riportano le cronache, la legge è passata anche per le assenze tra le fila dell'opposizione.

A. Valdameri – Coordinamento Comitati di Quartiere Barona

## RIPRISTINO PARCHEGGI

(02-03-2005)

Zona 7 / Trasporti / presente  
Via Ravizza/Via Spagnoletto

Da qualche mese sono iniziati i lavori per la realizzazione della corsia preferenziale in Viale Murillo. Sicuramente un'opera di grande utilità, che però toglie moltissimi posti auto alla cittadinanza. Vista la situazione critica, proporrei di ripristinare i parcheggi sui larghi marciapiedi delle vie Ravizza e Spagnoletto, chiusi con dei paletti qualche anno fa.

Continua da pagina 5

senza considerare innocue per la salute queste ultime.

Alla luce dei più recenti studi epidemiologici sarebbe quindi raccomandabile passare da misure di concentrazione di PM10 a misure di concentrazione di PM2.5, pur senza abbandonare del tutto i monitoraggi della frazione con diametro maggiore. Occorre inoltre considerare che la frazione fine del particolato possiede anche una storia "remota", ossia dipende dai contributi delle zone confinanti con il territorio preso in esame: ciò può significare che misure attuate per ridurre il PM10 non siano sufficienti a ridurre il PM2.5, che necessita di interventi a maggiore portata territoriale.

## SOGLIE LIMITE

In ambito europeo<sup>1</sup>, il limite annuale

proposto per il PM2.5 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.

Altri paesi, come il Canada, che già da tempo hanno adottato limiti per il PM2.5, fanno riferimento a soglie giornaliere di 15 µg/m3. Infatti anche bassi livelli di concentrazione di particolato fine nell'aria hanno mostrato effetti misurabili sulla salute, soprattutto per lunghi periodi di esposizione.

L'alta correlazione tra concentrazione di particolato fine nell'aria ed effetti sulla salute è da imputare sia alla dimensione delle particelle sia alla loro composizione. Il particolato fine da un lato raggiunge il livello polmonare, dove mostra alti tempi di residenza, dall'altro è caratterizzato da forme complesse che consentono numerose

interazioni con specie chimiche differenti, spesso ad alto potenziale tossico. Vale la pena di evidenziare che l'aumento della mortalità o del numero di ricoveri ospedalieri indotti dal particolato, siano solo gli effetti più gravi del problema: non si può dimenticare infatti che bronchiti, riduzione delle funzioni polmonari, maggior numero di ore di malattia, con conseguente numero di ore di lavoro perse, ed aumento delle spese per le cure siano effetti riscontrati anche a concentrazioni attorno a 20 µg/m3, valori normalmente misurati nelle nostre città. Bisogna inoltre considerare che i dati di concentrazione di PM nell'aria spesso sottostimano l'esposizione media cui la popolazione è soggetta: nelle nostre città, infatti, gli individui spendono la maggior parte del proprio tempo in luoghi chiusi dove, talvolta,

le concentrazioni di polveri sono a livelli elevati e, durante gli spostamenti, fanno largo uso di automobili all'interno delle quali le concentrazioni di particolato sono più alte di quelle esterne.

È auspicabile dunque che siano attuate tutte le misure e siano utilizzati tutti gli strumenti necessari a contenere e ridurre le concentrazioni di particolato nell'aria, soprattutto in relazione alla frazione più fine (misurata come PM2.5), maggiore responsabile degli effetti sulla salute.

<sup>1</sup>Second Position Paper on Particulate Matter – final draft, CAFE Working Group on Particulate Matter, Aprile 2004

# LE VOCI DELLA CITTÀ

## PER ARGINARE I DANNI DELL'INQUINAMENTO

(04-02-2005)

Tutta Milano / Ambiente / presente

Sono un papà milanese seriamente preoccupato per la politica attendista che gli enti locali in particolare la Regione hanno nei confronti dei livelli di inquinamento raggiunti da un mese a questa parte.

Ritengo che prevalga un atteggiamento di sciatta difesa dello status quo e si rinunci a priori ad individuare soluzioni minime praticabili aspettando una soluzione "naturale" del problema (pioggia, vento).

Mi chiedo se non si possa pensare ad iniziative forti che coinvolgano il livello istituzionale. Ho avuto occasione in una recente trasferta a Trento di leggere sull'inserto locale del Corriere della Sera che la Procura della città ha aperto un'indagine sui tumori per verificare la correlazione con le polveri sottili.

La notizia in prima pagina è di venerdì 28 gennaio ("Smog, la Procura indaga sui tumori"), l'articolo chiarisce che la Procura, a seguito della denuncia di un cittadino, ha acquisito dalle ASL i dati sui livelli di inquinamento degli ultimi quattro anni.

La proposta che faccio è di seguire l'esempio trentino raccogliendo le firme ad una denuncia/esposto che penso molti genitori sarebbero assolutamente ben disposti a firmare contro regione/comune.

## LEGISLAZIONE UE E SMOG

(07-02-2005)

Tutta Milano / Ambiente / presente

Mancano 5 giorni e Milano sarà fuorilegge per il livello di polveri sottili. Dai giornali si apprende l'allarmante notizia che prospetta una modifica del decreto legge attuativo della normativa UE. Nessuna attenzione alle ricadute sulla salute dei cittadini. Emerge in modo impressionante la distanza fra chi decide le regole e i cittadini che le subiscono. Possiamo fare qualcosa per modificare questo stato di cose? Non è opportuna una campagna di informazione e di mobilitazione dei cittadini su questo tema che riguarda la salute di tutti?

*Sergio Bevilacqua*

## PIAZZA ASPARI, CHE FARNE?

(09-02-2005)

Zona 3 / Vivibilità / presente  
Piazza Aspari - Città Studi

Sino a quando ospitava la fermata dei tram, Piazza Aspari era una graziosissima piazzetta, anche se un po' trascurata. Adesso, con lo spostamento della suddetta fermata, la rotonda viene permanentemente occupata e abbruttita dalle auto in sosta. C'è una risposta a questo scempio?

## PISTE CICLABILI

(10-02-2005)

Zona 7 / Trasporti / presente

Negli ultimi anni sono stati realizzati alcuni tratti di piste ciclabili da parte del Settore Trasporti e Mobilità - Ufficio Mobilità ciclabile - e inseriti nel conteggio dei chilometri di piste realizzati a Milano (così risultano dalle planimetrie degli itinerari ciclabili diffuse dal Comune), ma alcuni di questi percorsi non sono per nulla riconoscibili dai ciclisti, perché manca del tutto la segnaletica orizzontale e verticale prevista per le piste ciclabili o ciclo-pedonali, nonostante siano passati mesi e anche anni dal termine dei lavori.

Il Settore Traffico della Polizia municipale s'è rifiutato di istituire la necessaria segnaletica perché le piste non sono state realizzate previamente con pavimentazione distinta da quella del marciapiede (es. asfalto rosso o separata da cordolo).

L'Ufficio Mobilità ciclabile invece sostiene che, anche se la pavimentazione è indistinta tra la parte destinata a marciapiede e la parte destinata a pista, spetta alla P. M. il compito di delimitare la parte destinata a pista ciclabile mediante l'ideale segnaletica, completando il lavoro.

Il risultato è che in zona 7 le piste di via Arioli Venegoni, via Olivieri, via F. M. Beltrami, via Quinto Romano, via Antonio Mosca non possono essere utilizzate, pena il rischio di essere multati per transito sul marciapiede.

In centro un altro caso del tutto analogo si trova in viale Milton e via Pagano, intorno al parco Sempione.

Come al solito il rimpallo di competenze e la disattenzione per la mobilità ciclabile dimostrata dall'assessore ai Trasporti e Mobilità causano queste imbarazzanti inefficienze, senza contare la cattiva informazione ai cittadini con gli annunci sui chilometri di piste realizzati a Milano negli ultimi anni ma di fatto non utilizzabili.

A dimostrazione dello scarso interesse di questa Giunta, sta il fatto che le poche piste ciclabili esistenti non sono sullo stesso piano delle carreggiate e dei marciapiedi in merito a manutenzione e pulizia, quando non vengono cancellate da scavi e altri lavori e non ripristinate nella pavimentazione e segnaletica (si veda lo stato dell'unica pista ciclabile di zona, in particolare nei tratti di via Cimara angolo corso Vercelli e via Dezza angolo via Andrea Verga).

*Andrea Giorelli*

## CONTROLLO E RINNOVO LINEA 82

(16-02-2005)

Bovisa / Trasporti / presente

Abito da circa 2 anni in zona Dergano-

Bovisa e sono completamente insoddisfatto della linea 82, infatti, ho dovuto ridurre l'utilizzo di questo mezzo pubblico e quindi prendere l'auto a meno di blocchi del traffico per PM10 alto. Questa zona è un bacino d'utenza in fase d'aumento a seguito di nuove costruzioni (finite e quasi finite), quindi diventa più forte la richiesta che la linea 82 aumenti, sia la frequenza, sia la capienza (con mezzi snodati) poiché la situazione è tragica e diventa ultra tragica quando c'è il blocco del traffico.

In attesa di un Vostro riscontro vi auguro buon lavoro e i miei cordiali saluti.  
P.S. Un anno fa avevo esposto, telefonicamente, le mie lamentele per tutta risposta mi dissero di utilizzare un'altra linea alternativa in zona. Non faccio commenti... Ad oggi non è cambiato niente!

D.

## TRAFFICO-SMOG-RUMORE-PARCHEGGI

(16-02-2005)

Bovisa / Vivibilità / presente  
Baldinucci-Candiani

Sono un cittadino approdato da poco tempo in questo quartiere e sono rimasto impressionato dalla rumorosità e dall'alta velocità in Via Baldinucci, infatti, - la rumorosità è provocata dal passaggio d'autocarri pesanti con e senza rimorchio (soprattutto nella serata 21-22); - l'alta velocità è sostenuta da qualsiasi mezzo a motore.

Inoltre la cittadinanza locale si è impossessata di un piccolo parcheggio di nuova costruzione (infatti, era transennato forse non finito o non sicuro) che è diventato oltre a un parcheggio ufficioso una zona neutra cioè un immondezzaio (per ora cartacce e bottiglie) e il gabinetto dei cani da passeggio.

Ovviamente un quartiere di una città come Milano non può diventare una valle silenziosa però, si può ridurre sia il rumore sia l'alta velocità per rendere la zona più tranquilla e sicura visto che è circondata da giardini pubblici, con l'aggiunta del nuovo giardino pubblico con laghetto purtroppo non ancora aperto, e quindi frequentata da diversi pedoni.

La segnalazione diventa una richiesta-proposta:

- Introdurre dei limitatori di velocità forzati (cordoli stradali);
- Ridefinire e migliorare i passaggi pedonali di tutta la Via baldinucci-Via Candiani per i servizi presenti (giardini pubblici, scuole uffici comunali, Bocciofilo, G.S. Calcio);
- Individuare, quando è possibile, percorsi diversi per evitare che la zona sia attraversata da autocarri pesanti con e senza rimorchio;
- Regolare e attrezzare il piccolo parcheggio

attiguo al nuovo giardino pubblico, illuminazione e cestini soprattutto utili per gettare i sacchetti utilizzati per raccogliere gli escrementi dei cani da passeggio. Spero di essermi aggiunto alle richieste d'altri cittadini e sicuramente avrò sconfinato in termini di competenze, ma in ogni caso "il messaggio" è stato spedito. Com'è possibile realizzare (permessi, modulare ecc.) delle transenne permanenti sui marciapiedi per evitare il parcheggio di qualsiasi mezzo a motore davanti a casa propria (soprattutto quando c'è la pulizia della strada, altro gravoso problema ....)?

*Diego 65*

## ARTE IN FERRO

(01-03-2005)

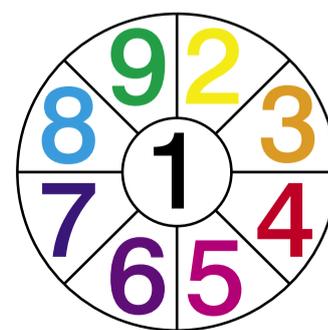
Zona 7 / Arte e Cultura / presente  
via F.lli Zoia 15

Abbiamo allestito una mostra di antichi strumenti per la lavorazione del ferro, con esposizione di realizzazioni antiche e moderne, pezzi in ferro battuto e futuriste lavorazioni al plasma.

Vogliamo dimostrare come si possano realizzare quadri, lampade, pannelli decorativi, vassoi, tavoli, portafiori, maschere tribali, ecc. accostando il ferro al legno, alla ceramica, alla fantasia.

Visitate il nostro sito [www.artinferro.com](http://www.artinferro.com)

*Luigi Bergottini*



[WWW.CHIAMAMILANO.IT](http://WWW.CHIAMAMILANO.IT)

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

CHIAMAMILANO GIORNALE

Periodico mensile registrato presso il Tribunale di Milano

n°31 del 28 gennaio 2003

Direttore responsabile: Enzo De Bernardis

Direttore editoriale: Roberto Zaccaria

Caporedattore: Beniamino Piantieri

Redazione: Stefania Aleni, Pierfrancesco

Barletta, Marta Casagrande, Francesco

Cavalli, Claudio Paggi, David Pasquali,

Paolo Pinardi, Leonardo Rosato Rossi.

Progetto grafico LEFTLOFT

Stampa MODERNA srl

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](mailto:chiamamilano@chiamamilano.it)