

SOMMARIO

2

WALK TO SCHOOL

3

SERVE UN PIANO B

4/5

EDUCARIA:
L'ALTRA FACCIA
DELL'OZONO

6

PAESAGGI URBANI /
PAESAGGI UMANI

7

BACHECA

8

LE VOCI DELLA CITTÀ

STRANO MA VERO

Viviamo in un'economia di mercato e tutti sappiamo bene che il mercato ha le proprie esigenze, le proprie regole, i propri tempi.

A Milano qualcuno però deve aver fatto confusione tanto da arrivare a scambiare il Mercato -quello con la M maiuscola- con il mercato -quello con la m minuscola, il mercato rionale tanto per intendersi-.

Infatti, in vista della fine dei lavori di costruzione del parcheggio sotterraneo di via Benedetto Marcello, il Comune ha deciso che il parterre centrale della strada invece che essere destinato ad area verde come previsto dal progetto iniziale sarà occupato nuovamente dalle bancarelle il martedì e il sabato. Gli altri giorni i cittadini invece che un'area giochi circondata dagli alberi avranno una balla spianata di cemento.

I residenti della zona sono decisi a difendere il progetto originario, ad ottenere l'area giochi e a non far prevalere la legge del mercato (riionale).

PARCO SUD: UNA SFIDA PER MILANO

♣ Di Beniamino Piantieri

L'idea lanciata da Stefano Boeri dalle pagine del Corriere della Sera di valorizzare il Parco sud creando una sorta di cintura boschiva che circonda buona parte dell'area periurbana meridionale di Milano merita di non restare nel campo delle idee, bensì di divenire presto una vera e concreta opportunità per una città che ha un bisogno spasmodico di grandi aree verdi. Come ha sottolineato l'architetto Boeri nel proprio intervento "il Parco Sud è oggi una risorsa delicata e immensa, che da una parte si cerca giustamente di difendere, e dall'altra si prova di continuo a rosicchiare, a intaccare." Eppure guardando al futuro l'unica opzione possibile non può che essere quella della difesa e della valorizzazione. Valorizzazione, però, che deve andare in una prospettiva nuova e al contempo capace di recuperare quello che era il tessuto verde che ricopriva fino a non troppi decenni fa molta parte dell'area oggi urbanizzata. Già oggi nella grande area a scarsa densità urbana chiamata Parco Sud convivono, in un ecosistema a spessore variabile, zone ad alberature dense e zone più rarefatte che si aprono su

cascine -alcune ancora in attività, altre sapientemente recuperate ad uso abitativo, altre ancora purtroppo in rovina-, abbazie come quelle di Chiaravalle, Viboldone e Morimondo, spazi per il tempo libero e lo sport. Purtroppo sempre più spesso in anni recenti da più parti è venuta la proposta di ampliare gli spazi edificabili all'interno di questa cornice che rischierebbe, se queste intenzioni divenissero realtà, di assottigliarsi considerevolmente. Invece ciò di cui vi sarebbe bisogno sarebbe l'implementazione di questi spazi verdi, la ricostruzione di quell'ecosistema misto dove lo spazio segnato dall'attività umana -nella fattispecie quella agricola- si compenetra armonizzandosi con quello spontaneo, segnato dai boschi caratteristici dell'area pianiziale padana.

Ciò può essere realizzato; infatti come ha invitato a ritenere Stefano Boeri, non si tratta di un sogno o di un progetto velleitario, bensì di un progetto concreto che per divenire realtà ha bisogno della capacità di tutta la città di accogliere una sfida capitale per la qualità del proprio futuro.

Nel concreto si tratta di preservare e ampliare l'area che oggi è definita Parco Sud, fornendola di una serie di percorsi di fruizione caratterizzati da diverse modalità di accesso e capacità di "carico": sentieri, piste ciclabili, strade a scorrimento più o meno intenso. Non si tratta di costituire un'oasi, bensì di tracciare un confine ad una città che ne ha bisogno e che non può continuare a ritenersi indefinita nei suoi contorni come nella propria vocazione. All'interno questa grande fascia che si stenderebbe lungo tutta la semicirconferenza meridionale che segna il confine sud di Milano potrebbe avere al proprio interno una pluralità di strutture destinate all'educazione ambientale, agli sport compatibili con l'intorno, al tempo libero e -perché no? - al turismo naturalistico.

Inoltre non si tratterebbe soltanto di una sfida urbanistica e paesaggistica ma anche di una prova di maturità per tutte le amministrazioni locali le cui competenze insistono su questa area. Comuni, Provincia e Regione, una volta tanto messe da parte le contese sulle competenze e le prerogative di

Continua a pag 3

WALK TO SCHOOL

Di Nicola Iannacone
e Antonio Monzeglio
ARCI Ragazzi Milano

E' divertente

E' salutare

E' ecologico

E' un modo per fare

amicizia

Riduce lo stress di mamma

e papà

E' un modo per insegnare

ed imparare l'educazione

stradale

E' ragionevole

E' educativo

E' economico

E' un modo per ricordare

che le strade potrebbero

essere più sicure

Con questo decalogo si rinnova dal 1994 l'iniziativa internazionale "Walk to School". (www.walktoschool.org). La manifestazione ha origine nel 1994, quando il consiglio della Contea dell'Hertsfordshire in Gran Bretagna guida la prima settimana dedicata all'andare a scuola a piedi. Da allora l'iniziativa si è allargata, prima alla stessa Gran Bretagna, poi, dal 1997, agli Stati Uniti, con Chicago

e Los Angeles. Del 1998 è l'adesione del Canada, nello stesso anno in Gran Bretagna l'iniziativa diventa ufficialmente una manifestazione nazionale. Nel 1999 si uniscono Irlanda e Nuova Zelanda, nel 2000 viene proclamata la prima Giornata Internazionale Andiamo a scuola a piedi, vi partecipano oltre 2 milioni e mezzo di persone, a cui segue l'adesione di Paesi del Sud America e dell'Africa. L'Italia ha aderito per la prima volta nel 2001, con le città di Monza e Udine.

L'International Walk to School Day ha lo scopo di sensibilizzare le famiglie a ridurre l'uso dell'automobile per accompagnare i propri figli a scuola e di spingere le Amministrazioni alla creazione di percorsi sicuri per la mobilità dei più piccoli, sia per limitare il traffico e l'inquinamento che ne consegue, sia per riscoprire un modo più allegro e salutare per recarsi a scuola.

"L'Istat ha detto che gli italiani sono pigri. Ma, fra i pigri, il primato va agli scolari. Non camminano e, mangiando troppo, diventano obesi. I genitori danno il cattivo esempio: non camminano a piedi e non vanno in bicicletta. E così l'obesità per piccoli e grandi diventa la malattia del secolo". E' la denuncia del Dottor Pier Luigi Tucci, presidente della FIMP, la Federazione Italiana Medici Pediatri, che lancia una clamorosa proposta:

assicuriamo ai nostri figli la possibilità di fare almeno 30 minuti al giorno di attività fisica continuativa. Basta andare e tornare da scuola a piedi o in bicicletta.

Se è vero che loro malgrado i bambini sono dei misuratori biologici della qualità della vita, e che l'obiettivo della mobilità sostenibile per tutti si realizza con la parallela crescita di una cultura di sviluppo eco-compatibile e nella sua traduzione in strumenti regolativi adeguati e condivisi, nelle nostre città i bambini sono invisibili. Chiusi negli angusti spazi e tempi che la nevrotica società degli adulti riserva loro, soggetti ai guasti che una motorizzazione di massa non controllata e le cattive pianificazioni territoriali hanno provocato e continuano a determinare.

Per andare in bicicletta i cittadini delle grandi città hanno circa 3 centimetri di pista ciclabile a testa e il 40% delle malattie respiratorie dei bambini è causata principalmente dall'inquinamento da traffico veicolare a cui nelle grandi città sono attribuibili quasi 3.500 decessi l'anno.

"Il percorso quotidiano di chi va a scuola, al lavoro o semplicemente a fare la spesa diventa uno slalom irto di pericoli e fonte di stress, fra macchine parcheggiate e traffico frenetico. La città è un videogioco impazzito, dove la quiete è un miraggio e

il pericolo in agguato dietro l'angolo". (J. Foot, Milano dopo il miracolo - Biografia di una città, Feltrinelli). Nella ricca Milano, con il suo Assessorato al Traffico e alla Mobilità che si avvale di una Agenzia di decine di professionisti (l'Agenzia milanese Mobilità e Ambiente) e che pure ha prodotto un corposo piano decennale di intervento, ci si rende conto che pressochè nulla sia stato fatto di sostanzialmente visibile nel senso di un'inversione di tendenza rispetto al caos velenoso e ormai mortifero cui siamo sottoposti tutti i giorni. Perché? Una cospicua percentuale degli oltre 100 milioni di euro che il Comune incassa ogni anno per le multe per legge va destinata all'utenza cosiddetta-debole (bambini, anziani, portatori di handicap ecc.). Perché ciò non avviene? Perché non ci si ispira alle esperienze europee in tema di mobilità, utilizzando questi fondi per costruire un percorso virtuoso fatto da una serie di interventi concreti, visibili, anche piccoli, ma significativi, insieme ad una diffusa educazione civica sul tema?

La strada da percorrere per rendere il rapporto tra la città e i bambini meno problematico è allora quella dell'ascolto della partecipazione della concertazione e degli interventi fatti per loro e con loro e quindi, in prospettiva, nell'interesse di tutti.

A Milano la richiesta di un intervento strutturato e organico per una mobilità sostenibile per i cittadini più piccoli, che favorirebbe la sana riappropriazione degli spazi, una maggiore autonomia, insomma una città più bella per tutti, viene avanzata da anni dalla comunità civile.

Tra le proposte concrete più innovative a partire proprio dalle giovani generazioni, quella di creare e garantire percorsi sicuri dalla casa alla scuola a piedi e in bicicletta, costituisce senz'altro lo strumento che ha maggior possibilità di successo.

Perché crea cultura nella comunità e investe sul futuro. Indica una strategia educativa e di prevenzione di carattere generale: prevenzione per la salute, attenzione all'ambiente, sensibilità per la vita di relazione, contrasto al disagio, fiducia nella solidarietà, pratiche di autonomia per favorire la scoperta e la coesione sociale, attraverso l'attuazione e il coordinamento di interventi con le scuole elementari e medie volti allo studio e alla realizzazione di percorsi sicuri casa-scuola in autonomia e in sicurezza.

È un compito, un piacevole dovere istituzionale e educativo, dell'amministrazione pubblica, delle scuole e delle famiglie che queste idee e questi progetti diventino comportamenti e pratiche diffuse nella costruzione delle nuove città.

I bambini sono i futuri custodi dell'ambiente e i responsabili di domani. E' possibile sostenere modelli di sviluppo urbano che siano "bambini ammessi"? Quali diritti hanno i bambini e le bambine in materia di libertà di movimento e di accesso a luoghi dove sviluppare una vita sociale, un sapere proprio, benessere fisico e capacità di autonomia?

Per cercare risposte a queste domande, la Provincia di Milano ha deciso di aderire alla Giornata Internazionale "Walk to School", sia come ente promotore, con l'organizzazione del workshop per amministratori locali di martedì 13 settembre 2005, sia con il sostegno ai Comuni della provincia che promuoveranno l'iniziativa nei loro territori offrendo un piano di comunicazione coordinato

COSA FARE NELLE GIORNATE DI WALK TO SCHOOL

1. I genitori accompagnano i bambini in un punto di ritrovo distante circa 200 metri dalla scuola, opportunamente segnalato e presidiato a partire dalle ore 7.45. In questo luogo si radunano gli insegnanti che si occupano, insieme ad eventuali genitori volontari, di guidare i bambini nel loro percorso a piedi fino alle scuole. I Dirigenti Scolastici suggeriscono un punto di raccolta, in accordo con la Polizia Municipale, per ovvi motivi di sicurezza e viabilità.
2. Nei luoghi di ritrovo, si possono distribuire anche dei gadget legati all'iniziativa agli studenti che hanno aderito alla manifestazione. Per agevolare le operazioni di distribuzione, anche i genitori possono collaborare attivamente con gli incaricati.
3. Dai luoghi di ritrovo, i partecipanti, accompagnati da docenti e/o genitori, si recano presso le proprie scuole, seguendo un percorso vigilato dalla Polizia Municipale, con le stesse modalità attuate quotidianamente nel corso dell'anno scolastico. E' fondamentale non "bloccare" le strade, per trasmettere alla cittadinanza il messaggio che è possibile andare tutti i giorni a scuola a piedi.

SERVE UN PIANO B

Di Ettore Pareti

Il Piano regionale antismog per l'inverno 2005/2006 rischia di essere più inutile del precedente.

Verrebbe da citare una delle battute più frequenti dei film d'azione "Abbiamo un piano B?" e come spesso accade la sceneggiatura prevede che la battuta successiva sia "No". A quel punto i buoni, facendo ricorso alle loro capacità fuori dal comune, riescono comunque a portare a termine la missione con successo.

Anche nel caso del nuovo piano antismog della Regione Lombardia, non esiste un piano B, ma in mancanza di eroi l'esito della missione, come ogni anno, sarà negativo.

Infatti, nonostante da anni da autunno a primavera si registrino valori di polveri sottili per settimane oltre i limiti consentiti e dall'1 gennaio 2005 siano entrati in vigore i nuovi limiti europei che hanno ridotto a 50 microgrammi per metrocubo il limite per il PM10 da non superare per oltre 30 giorni in un anno (quest'anno a Milano il limite dei 30 giorni di superamento dei 50µg/m3 di PM10 è stato raggiunto già il 16 febbraio!), la Regione ha varato un Piano Antismog per l'inverno 2005/2006 ancor più blando del precedente per quanto riguarda i provvedimenti sulla circolazione automobilistica.

Se il piano dello scorso inverno prevedeva 3 domeniche "a piedi" con il blocco totale dalle 8 alle 20, per

questo inverno le domeniche saranno ancora 3 ma il fermo delle auto private andrà dalle 9 alle 19, tanto per permettere ai gitanti di partire con più calma e rientrare in tempo per la cena. Come lo scorso anno nel periodo più critico, che va da novembre a febbraio, dal lunedì al venerdì i veicoli non catalitici non potranno circolare dalle 8 alle 10 e dalle 16 alle 19. L'unica novità riguarda gli impianti di riscaldamento le cui temperature dovranno essere limitate, ma in compenso non verranno spenti, per evitare il processo di accensione e avviamento dell'impianto che è il più inquinante.

La Regione ha però varato anche un "piano quinquennale" contro l'inquinamento che nelle intenzioni dovrebbe dimezzare le emissioni di polveri in cinque anni. Per il periodo 2005-2010 grazie ad uno stanziamento di 600 milioni di euro si dovrebbe intervenire anzitutto sul parco automobilistico portandolo al livello di emissioni previsto dalla categoria EURO3 e su quello dei mezzi pesanti dei quali il 30% è classificato come altamente inquinante. Inoltre il "piano quinquennale" prevederebbe l'introduzione di nuovi limiti di velocità tenuto conto del fatto che lo stesso veicolo che viaggia a 130 chilometri orari produce quasi il doppio di emissioni di quando

viaggia a 90.

Se teniamo conto che nei primi tre mesi del 2005 la media giornaliera delle polveri sottili (PM10) è stata di 70µg/m3 e che dall'1 gennaio 2010 il nuovo limite sarà di 20 µg/m3, anche se il "piano quinquennale" della Regione riuscisse nel proposito assai ambizioso, visti anche i mezzi messi in campo, di abbattere del 50% le emissioni inquinanti, alla fine del quinquennio ci troveremo di circa il 75% al di sopra della soglia che allora sarà in vigore.

Quello che si profila da qui ai prossimi anni sembra essere una rincorsa nel migliore dei casi comunque perdente. Infatti, quand'anche si realizzassero gli obiettivi prefissati, con strumenti che comunque sono tutti demandati al futuro, ci troveremo a fare i conti con una qualità dell'aria ben lontana dagli standard fissati dall'Unione europea, che sono poi quelli indicati dall'Organizzazione Mondiale della Sanità come soglia di pericolo per la salute umana.

Per evitare che come gli scorsi anni si curi una polmonite con la camomilla bisogna mettere in campo provvedimenti tempestivi e utili sin da ora. Chiamamilo da oltre due anni propone che i blocchi della circolazione — che non possono essere una soluzio-

ne strutturale, ma solo un'intervento destinato a tamponare l'emergenza — vengano assunti quando sono necessari e preventivamente. Correlando le previsioni meteorologiche con i dati sulle concentrazioni di polveri è possibile prevedere quale sarà la qualità dell'aria nell'arco di 72 ore e quindi intervenire con blocchi mirati che vadano a interrompere l'emissione di inquinanti in un'atmosfera già saturata di veleni. Programmare all'inizio dell'autunno tre domeniche senz'auto senza avere alcuna possibilità di sapere in quali condizioni di qualità dell'aria queste cadranno è inutile e sbagliato. Così è altrettanto inutile pensare — assai ottimisticamente, peraltro — di portare nel 2010 le emissioni di polveri sottili su valori che già sappiamo saranno fuori norma. Quanto è accaduto a New Orleans poche settimane orsono dovrebbe aprirci gli occhi. Spesso le tragedie di quel tipo non sono ineluttabili. Così come si sapeva da quasi un anno quale sarebbe stato il percorso e la potenza dell'uragano Katrina, così oggi sappiamo bene quanti e quali inquinanti stiamo immettendo nell'atmosfera, sappiamo il come e i rischi, però sappiamo anche come arginare il pericolo e evitare che l'aria che respiriamo si trasformi in una miscela di veleni.



PARCO SUD: UNA SFIDA PER MILANO

Segue da pag 1

ciascuno potrebbero dedicarsi alla realizzazione di un progetto destinato a cambiare in meglio il volto e la qualità ambientale dell'area metropolitana milanese raccogliendo così risultati assai più consistenti di quanto bisognerebbe investire per la realizzazione.

A Milano ormai da anni si è affermata un'idea di verde che è a metà tra il museo e lo zoo: un verde cintato che sebbene abbia aumentato la quota procopite di spazi verdi disponibili costituisce una sorta di vegetazione in gabbia confermando così che il verde, come gli animali che una volta veni-

vano rinchiusi negli zoo, è qualcosa di esotico, estraneo, quasi dissonante e fuori luogo. Così non dovrebbe essere e potrebbe non essere.

Secondo l'ultimo rapporto sulla qualità ambientale delle città italiane redatto da Legambiente ("Ecosistema urbano 2005"), Milano è la diciannovesima città per verde fruibile con 14,32 metri quadrati per abitante (dietro a Roma diciassettesima con 14,62 metri quadrati per abitante e Bologna quindicesima con 16,06) e ben ventesima per verde totale con 2020,3 ettari (dietro Brescia quattordicesima con 2960,2, Roma undicesima con

3485,2 e Cagliari sesta con 4497).

Non si tratta di salire le posizioni di una classifica, bensì di dare vita ad un'area urbana dove ci possa essere spazio per grandi aree verdi non più chiuse in gabbia bensì vive e vivibili. È una possibilità di un futuro migliore per una città che può e deve crescere non solo per quanto riguarda le cubature residenziali e commerciali o il PIL prodotto ma anche per la qualità ambientale che non può essere fatta dei pur necessari giardinetti di quartiere e viali alberati.



EDUCARIA: L'ALTRA FA

L'ozono è un gas la cui molecola è costituita da tre atomi di ossigeno. In natura è presente in concentrazioni rilevanti solo negli strati alti dell'atmosfera (stratosfera), ove costituisce una sostanza fondamentale per la vita sulla terra, operando un'azione di filtro nei confronti dei raggi ultravioletti provenienti dal sole, assai dannosi per la salute dell'uomo e di tutti gli organismi viventi. Ma se dell'ozono stratosferico e dei problemi connessi alla sua scomparsa tanto si discute, molto poco si parla invece degli effetti indotti dalla presenza di elevate concentrazioni di ozono negli strati più bassi dell'atmosfera (troposfera), laddove in condizioni naturali non se ne dovrebbe al contrario avere più di qualche traccia.

In troposfera l'ozono si forma mediante una serie di reazioni chimiche tra alcuni inquinanti, quali gli ossidi di azoto (NO_x), direttamente immessi in atmosfera dalle attività antropiche e l'energia solare che raggiunge la superficie terrestre. Ecco perché le aree in cui si ha abbondanza di immissioni primarie e la concomitante presenza di fattori meteorologici favorevoli, divengono luoghi di elezione per la formazione ed il conseguente aumento della concentrazione di ozono. Un esempio caratteristico in tal senso è quello della Val Padana: qui la forte

antropizzazione ed il particolare quadro meteorologico locale creano infatti assai frequentemente condizioni atmosferiche ideali per l'accumulo del gas negli strati prossimi al suolo. Uno studio pubblicato dall'ARPA Emilia Romagna (Ozono e smog fotochimico, 1998), considera la Pianura Padana come una vallata alluvionale racchiusa tra Alpi ed Appennini. Tali catene montuose costituiscono una vera e propria barriera che ostacola la circolazione atmosferica generale, instaurando al proprio interno condizioni di forte stabilità, anche per periodi di tempo prolungati. Ciò favorisce naturalmente la formazione e l'accumulo di ozono e rende di conseguenza il problema più grave rispetto a zone geografiche in cui i normali moti delle masse d'aria contribuiscono ad una maggiore dispersione degli inquinanti. Ma, anche se le singole criticità locali possono esasperare la situazione, è bene mettere l'accento sul fatto che quello dell'ozono troposferico, è in realtà un problema globale. Numerose ricerche ne confermano infatti il trend positivo di concentrazione di fondo in tutto l'emisfero settentrionale. Una di queste* illustra come i livelli del gas, fino a quel momento costanti nei bassi strati dell'atmosfera, hanno iniziato ad aumentare già agli inizi del diciannovesimo secolo, per poi man-

tenere questa tendenza fino ai giorni nostri.

Ma quali sono le conseguenze di tale incremento? Gli effetti nocivi sulla salute umana derivanti da esposizione a livelli elevati di ozono sono ormai ben noti agli studiosi. Irritazioni agli occhi e alle vie respiratorie, tosse, cefalee e disturbi polmonari ne sono solo alcuni tra i più classici esempi e molti e difficilmente prevedibili sono poi i danni indiretti, derivanti dalla maggiore vulnerabilità rispetto all'attacco degli altri inquinanti. Ma non è tutto. Numerosi sono anche gli effetti che l'ozono ha sulla vegetazione ed in particolare sulla produttività e la qualità di alcuni tipi di colture particolarmente sensibili a questo contaminante e comunemente presenti sulle nostre tavole, quali il fagiolo, la cipolla, la patata e il pomodoro. In tempi recenti, si è inoltre iniziato a guardare con preoccupazione anche ai danni che l'ozono produce sugli oggetti, con particolare riguardo ai beni storici e artistici. La già citata ricerca dell'ARPA Emilia Romagna evidenzia come elevate concentrazioni del gas favoriscano la degradazione dei materiali e soprattutto delle fibre tessili e cellulose, dei pigmenti e dei coloranti e come, di conseguenza, non siano tanto gli oggetti di valore storico e culturale esposti agli agenti atmosferici,

bensì quelli conservati nei musei, negli archivi e nelle librerie ad essere principalmente minacciati.

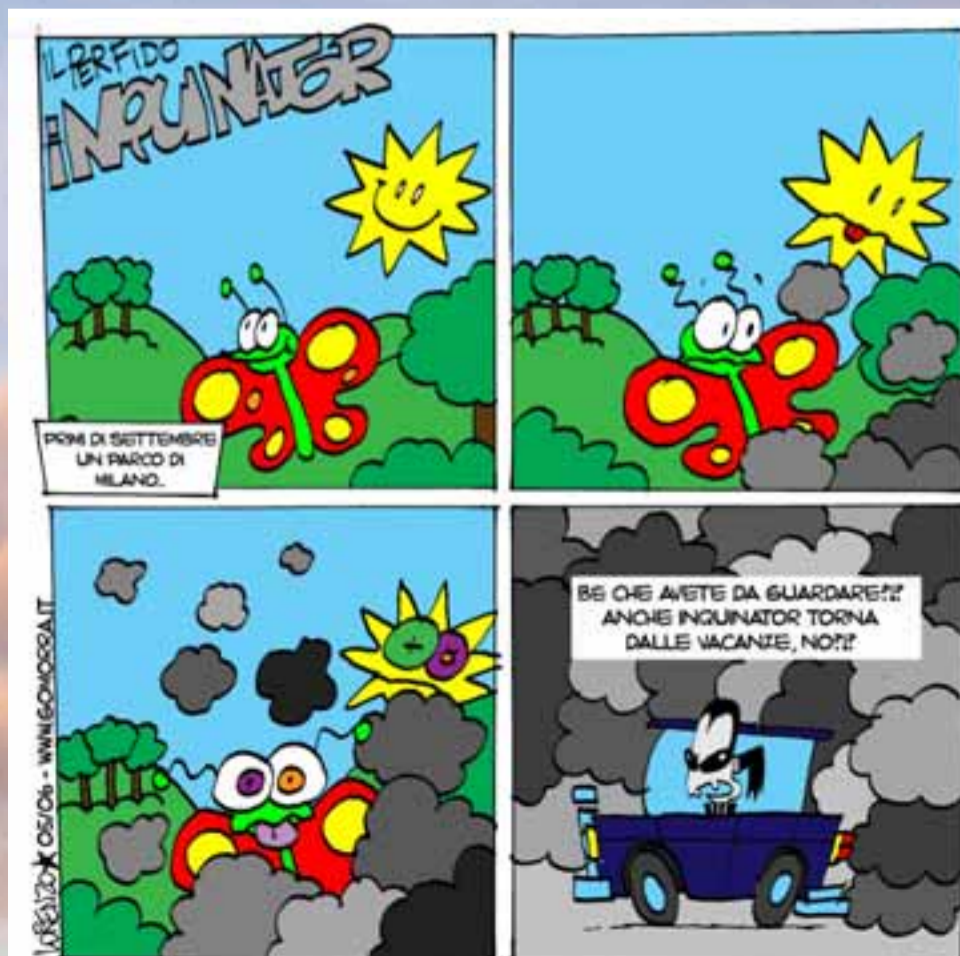
Purtroppo in Italia il problema dell'inquinamento da ozono passa però generalmente in secondo piano e non gode della stessa attenzione che si dedica invece da parte delle pubbliche amministrazioni e degli organi di informazione ad altri tipi di contaminazione come quella da particolato in sospensione (PM 10 e PM 2.5), causa di ben noti provvedimenti sul traffico nel periodo invernale. Vero è che l'ozono è un inquinante gassoso secondario, non immesso in atmosfera direttamente dalle attività dell'uomo e che ciò comporta maggiori difficoltà di monitoraggio. Vero è anche che la diminuzione delle emissioni di sostanze che ne sono precursori alla formazione (in particolare degli ossidi di azoto prodotti dalle combustioni dei carburanti nei motori delle automobili) come conseguenza dei provvedimenti di cui sopra, determina indirettamente anche una diminuzione dei livelli di ozono. Ma l'esempio di altri paesi europei insegna come misure assai più specifiche e mirate potrebbero essere adottate per combattere in modo più efficace questo tipo di inquinamento. In Svizzera, ad esempio, di recente si è adottato un provvedimento finalizzato ad abbassa-

re i limiti di velocità degli autoveicoli, poiché si è dimostrato che riducendo la velocità da 120 km/h a 100 km/h, la produzione di ossidi di azoto diminuisce del 5%.

Ad oggi, nell'obiettivo di salvaguardia dagli effetti dell'inquinamento ozonosferico, la normativa italiana vigente fissa due soglie di concentrazione (soglia di informazione e soglia di allarme), oltre le quali si impone di adottare dei provvedimenti informativi e operativi di tutela della salute umana e dell'ambiente. Ma nessuna azione specifica è di contro mai stata perseguita per tentare di agire in modo risolutivo sulle cause. Alla luce di queste considerazioni, risulta allora chiara l'importanza di realizzare al più presto anche nel nostro paese interventi mirati per tentare di prevenire, piuttosto che curare, gli effetti di un inquinante dannoso ma sottovalutato, quale è l'ozono.

*D. Anfossi e S. Sandroni, 1994

Pamela Turchiarulo e Andrea Taverna
Osservatorio Meteorologico Milano
Duomo



ACCIA DELL'OZONO



Dalla mostra "immagin'Aria" curata dal Centro Antartide

ABBIAMO SOSTITUITO LA BOMBOLA DEL SOMMOZZATORE, CONTENENTE OSSIGENO, CON UNA BOMBOLA DI LABORATORIO CONTENENTE ARIA DI TRAFFICO E BIOSSIDO DI MANGANESE AL SETTANTA PER CENTO.

E PERCHÉ, DOTTORE, QUESTI ESPERIMENTI?

COSÌ! PER VEDERE SE I SOMMOZZATORI SANNO STARE AGLI SCHERZI...



PM 2,5

10 Agosto 2005
30 Agosto 2005
VIA BONARDI
dalle 0.00 alle 24.00

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).

DATA	µg/m ³
10/08/2005	31,10
11/08/2005	29,90
12/08/2005	21,60
13/08/2005	17,40
14/08/2005	12,90
15/08/2005	0,00
16/08/2005	5,40
17/08/2005	16,00
18/08/2005	12,20
19/08/2005	19,10
20/08/2005	13,30
21/08/2005	4,60
22/08/2005	3,90
23/08/2005	26,00
24/08/2005	19,50
25/08/2005	30,20
26/08/2005	14,10
27/08/2005	18,70
28/08/2005	7,60
29/08/2005	17,00

PAESAGGI URBANI/PAESAGGI UMANI

✦ Di Giovanna Franco Repellini

L'energia presuppone necessariamente l'esistenza di un contrasto...

occorre un alto e un basso, un caldo e un freddo perché il processo di compensazione possa avere luogo.

Gustav Jung

Con illusioni, unilateralità, e passioni

bisogna riscaldare, con l'aiuto della scienza cognitiva prevenire le cattive, pericolose conseguenze di un riscaldamento.

Frederich Nietzsche

L'afa estiva mi suggerisce una riflessione su una coppia estetica contrapposta molto comune, formata dai concetti di caldo e freddo, termini che spesso usiamo anche per giudicare se una casa, uno spazio, una città ci piace o non ci piace. In questo caso l'idea di calore, applicata ad esempio ad una

stanza, non suggerisce i quaranta gradi all'ombra ma un ambiente confortevole e accogliente, linee morbide, colori e materiali naturali. Una casa calda ha la seduzione dei ricordi e della fantasia, ci evoca un senso di protezione che riporta all'infanzia. Ci suscita affetti perché collegata alla madre e al femminile. Provoca sentimenti e sentimentalismi con tutti gli strascichi di melenso e dolciastro che questi ultimi si portano appresso fino a giungere al kitsch. Uno spazio freddo può avere anch'esso diversi aspetti, in primo luogo ci rimanda ad un significato fortemente negativo in senso ospedaliero, burocratico, privo d'umanità. Colori grigiastri o verdini, linee rigide, lunghi corridoi, balconi e finestre come occhiaie vuote, strade senza verde, materiali sintetici. Uno spazio dove esiste solo ciò che serve all'uso immediato senza alcuna concessione ad elementi di benessere fisico e interiore. In generale consideriamo freddo uno spazio quando, sciatto o elegante che sia, ci mette a disagio creando distanze psicologiche, a volte con un'arroganza, una sorta di prepotenza architettonica che rende l'ambiente incombente. Freddo però può avere anche un significato positivo, come una limpida giornata d'inverno in cui l'aria pungente ci aguzza l'ingegno e la voglia di fare. Uno spazio può essere freddo ma molto bello, forte e

maschile come le alte torri che lo rappresentano; il fascino emerge quando si pone come un trionfo della ragione dove tutto è previsto, immaginato e calcolato con intelligenza e sapere, con moduli architettonici rigorosi e con una funzionalità che sa creare un'esatta risposta ai bisogni della collettività. L'architettura moderna è fredda perché nasce con le nuove tecnologie del ferro e del cemento, dell'acciaio e del vetro, in sintonia con una comunità scientifica e artistica internazionale, globale ante litteram e, in quanto tale costruttrice e distruttrice, perché capace di prefigurare e realizzare nuovi grandiosi scenari urbani e modi di vivere, ma spesso devastante verso le culture locali e soprattutto verso il paesaggio. Il senso di calore in estetica è legato al sentimento, il freddo alla ragione, due poli cui non possiamo rinunciare, in continuo movimento e scontro alla ricerca di stabilità. Equilibri che si disfano e si riformano, trovando forza proprio nello slancio del contrasto, nel superamento delle culture a senso unico. Cultura a senso unico in Italia è stata ad esempio quella di un'edilizia che si è diffusa come una fitta estensione di cubi più o meno alti o bassi, diritti o storti, collegati da strade anonime, senza mai porsi il problema di ricreare dei paesaggi accoglienti capaci di essere anche percorsi sentimentali per i cittadini,

luoghi d'identità collettiva. In pratica cosa significa tutto ciò? Significa interventi urbani con presupposti totalmente diversi, perché fondati su alcuni obiettivi primari come il benessere dei cittadini, l'accoglienza dei luoghi, la bellezza della città e l'aumento di spazi naturalistici urbani. La natura è il luogo dove la massima razionalità e una tecnica impeccabile si fondono con la fantasia più sfrenata e l'incanto assoluto. Basta guardare un fiore da vicino o un cristallo, anche nella sua più intima struttura. La prima regola quindi è che se un intervento urbano, anche di buona qualità edilizia, per altro rara, lascia poco spazio ai parchi, li frammenta, li oscura con volumetrie dense e opprimenti, architetture autoritarie, difficilmente si crea qualche cosa che può essere amato dai cittadini. Così appaiono spesso i nuovi progetti milanesi sia per quanto riguarda l'area Fiera che quella di Garibaldi. Si propongono come il massimo della modernità, eppure mostrano qualche cosa di retrò, di modernariato eclettico, che rimanda al postmoderno, periodo fortunatamente superato, dove all'interno di una proclamata crisi generale dei valori, veniva stimata valida solo l'espressione di se, in un soggettivismo assoluto che rifiutava la relazione con il mondo.



**IL TUO AFFITTO E' TROPPO CARO?
SEI SFRATTATO?
POTRAI AVERE UN CONTRIBUTO A FONDO PERDUTO
con "FONDO SOCIALE AFFITTI 2005"**

Telefona a:  sunia
TEL. 02 42292063

LE VOCI DELLA CITTÀ

ALLARME PARCO AGRICOLO SUD

(08-06-2005)

Zona 6 / Ambiente / presente

Cosa succede al Parco Agricolo Sud Milano dopo che alcuni agricoltori hanno ricevuto le disdette dei terreni da loro coltivati?

Hanno provato a dare una risposta i relatori chiamati dai promotori del convegno che si è tenuto ieri sera al teatro Edì di via Boffalora. Le associazioni per il Parco Sud Milano, Vivere Assago, Amici di Buccinasco, il Comitato per il Parco Agricolo Sud zona 6 e Legambiente Buccinasco preoccupati per il calo di attenzione sugli obiettivi originali del Parco Sud, le spinte negative sviluppate degli ultimi tempi, la necessità di individuare nuove aree che soddisfino il fabbisogno abitativo, la necessità che le aree agricole siano protette ed incentivate, si sono interrogati davanti ad una vasta platea intervenuta al convegno. Presenti i sindaci di Buccinasco, Zibido S.G., alcuni consiglieri provinciali e comunali, i rappresentanti delle associazioni degli agricoltori, i comitati di quartiere, i relatori hanno fornito chiarimenti e risposte su come salvaguardare e rilanciare le politiche riguardanti il Parco Sud. A cominciare dal prof Gianni Beltrame, docente del Politecnico, che ha sottolineato la criticità del Parco Sud, all'arch. Nobile, ricercatore del P.I.M., che ha illustrato una ricerca sul fabbisogno abitativo che è reale ma da non soddisfare nelle aree agricole, bensì all'interno del contesto urbano con una parte rilevante di quote pubbliche.

Olivero, rappresentante degli agricoltori, si è detto preoccupato dopo l'approvazione della legge regionale sull'urbanistica che consente di trasformare in edificabili i terreni agricoli lasciati incolti da 3 anni, da qui le disdette ricevute da una trentina di agricoltori del sud Milano. Occorre una delibera di Giunta Provinciale che blocchi quanto sta accadendo sino all'attuazione del Piano Territoriale di Coordinamento. Altri interventi hanno chiarito alcuni aspetti legislativi che danno alla Provincia nei Piani Territoriali la prevalenza sui P.R.G. ed ai comuni l'obbligo di identificare le aree agricole. Da ultimo il sindaco di Zibido ha portato l'esempio di come alcuni comuni dell'hinterland stiano intervenendo per la salvaguardia ed il rilancio del Parco Agricolo Sud Milano. Era assente per altri impegni l'assessora ai Parchi della Provincia di Milano, Brembilla, alla quale è stata inoltrata una mozione approvata al termine dell'assemblea pubblica. Da parte degli agricoltori è venuta una sollecitazione a non calare l'attenzione e a sviluppare altre iniziative.

Angelo Valdameri

PARCO SOLARI E VIGILI

(21-06-2005)

Zona 6 / Vivibilità / presente

Hanno speso una cifra esorbitante per rifare il parco e poi hanno usato un terreno argilloso impermeabile e nei recinti dei cani basta anche solo l'irrigazione notturna per creare nelle pozzanghere stile paludi!!!! Inoltre hanno diminuito il numero dei

cestini creando un macello di rifiuti traboccanti dagli stessi soprattutto di sabato e domenica...non ho parole!!!! Inoltre, se i vigili invece di preoccuparsi solo di dare le multe per sosta vietata controllassero le numerosissime macchine abbandonate e le rimuovessero si verrebbero a creare possibilità di posteggiare regolarmente in una zona dove questo è praticamente impossibile e si offrirebbe un servizio utile anche agli eventuali possessori di macchine rubate.

TICINESE: LETTERA AL SINDACO

(14-06-2005)

Zona 1 / Vivibilità / presente

Egregio Signor Sindaco
Vivere e lavorare in zona Ticinese è diventato un incubo per tutti:
-Le botteghe artistiche ed artigiane, tipiche della zona, sono sotto sfratto;
-Ben 17 nuovi locali notturni sono stati aperti nell'ultimo anno, sostituendo altri esercizi commerciali tradizionali;
-I locali notturni da oggi possono rimanere aperti fino alle 5 di mattina. E questo è veramente troppo per i cittadini che vivono in zona e che sono costretti a sopportare questo ennesimo disagio;
-Tutta l'area dei Navigli, per un ampio raggio, è invasa dalle auto dalle 8 di mattina fino alle 3 di notte. Auto in doppia fila, anche davanti ai passi carrai, bancarelle abusive, schiamazzi, sono all'ordine del giorno. Le nostre richieste di

realizzare solo parcheggi per residenti sono rimaste per lo più inascoltate.

A far cornice all'enorme disagio dei residenti sarà aperto un mega-cantiere per realizzare il parcheggio di 713 posti auto a rotazione sotto il bacino della Darsena, progetto contestato dai residenti e dai cittadini di Milano e non, fin dalla presentazione del progetto preliminare. Tralasciando le considerazioni per lo sfregio alla memoria storica della Darsena, il nuovo parcheggio calamiterà il traffico in ogni ora della giornata, aggravando la già precaria situazione di chi in zona vive e lavora.

Pensavamo che tutta la zona e i cittadini che vi abitano, proprio perché sono costretti a convivere col più grande divertimento di Milano, causa di disturbi e di insonnia, almeno fossero preservati dall'invasione

del traffico e dallo sfregio ad uno dei monumenti identitari dei milanesi.

I parcheggi a rotazione si possono fare ma non nel centro del Ticinese e della città.

Le chiediamo di soprassedere la costruzione e di valutare una diversa collocazione del mega-parcheggio là dove ci sono i punti d'interscambio con mezzi pubblici.

Le chiediamo inoltre di aprire un tavolo di confronto con i cittadini ed i comitati perché si possano varare regole di convivenza tra residenti e frequentatori dei locali, sugli sfratti, sul modo di utilizzare gli spazi diverso dall'attuale.

Le abbiamo già inviato:

1. 5.000 firme contro il Progetto di parcheggio;
2. Circa 2.500 firme di solidarietà per la

tutela del Naviglio Grande, dei suoi artisti, dei suoi artigiani e delle sue botteghe e contro gli sfratti che colpiscono soprattutto queste attività;

3. L'appello sottoscritto da numerose personalità del mondo della cultura, dell'economia, dell'università.

Inoltre la informiamo che per sostenere le nostre rivendicazioni abbiamo promosso un'iniziativa che si terrà venerdì 17 p.v. alle ore 21 presso il gazebo-edicola alla Darsena.

C'è gradita l'occasione per porgere distinti saluti.

Per il Coordinamento dei Comitati della Zona Sud

Dr. Roberto Prina

PER LA DIFESA DELLE ALBERATURE

(28-06-2005)

Tutta Milano / Ambiente / presente

Le strade alberate, presenti soprattutto nelle zone semi-centrali della città, sono invase dalle auto parcheggiate negli spazi tra un albero e l'altro sui terrapieni rialzati, dove fino agli anni '70 cresceva l'erba. Tali aree sono purtroppo incluse nel calcolo delle superfici di verde esistente a Milano. Le tante piantumazioni stradali realizzate o integrate negli ultimi anni a spese della collettività vengono continuamente danneggiate dal parcheggio selvaggio: scortecciamento dei tronchi con carie e lesioni profonde nel tessuto, danni alle

BACHECA

QUESTO SPAZIO È A DISPOSIZIONE DI ASSOCIAZIONI, CIRCOLI, COMITATI CONSIGLI DI ZONA CHE VOGLIONO PROMUOVERE LE PROPRIE INIZIATIVE (PER COMUNICARE GLI APPUNTAMENTI ALLA REDAZIONE INVIARE UNA E.MAIL ALL'INDIRIZZO CHIAMAMILANO@CHIAMAMILANO.IT, O UN FAX AL N°0248196636 SPECIFICANDO NELL'OGGETTO BACHECA)

CAFFÈ DORIA JAZZ CLUB IL SALOTTO DEL JAZZ

Ogni Martedì e Giovedì ore 22.00 a cura dell'Associazione Culturale CHIAVE DI LETTURA V.le Andrea Doria, 22 MILANO entrata libera Informazioni e prenotazioni: Tel. +39 02 6741136

IL CONSIGLIO DI ZONA 1 ORGANIZZA CINECIRCUS

rassegna internazionale di cortometraggi in Piazza degli Affari il 06 Ottobre e in Piazza San Fedele il 07 Ottobre alle ore 21.00 Per informazioni: Associazione Culturale Aprile - tel. 02 713613.

IL CONSIGLIO DI ZONA 2 ORGANIZZA CONCERTO DI MUSICA SACRA

18 Settembre 2005 ore 21.00 presso la Chiesa Santa Maria Rossa in Crescenago di via Berra, 11

FESTA AL PARCO RUBATTINO

Domenica con il seguente 18 settembre 2005 dalle 15,00 alle 23,00 Animazione e giochi per bambini Percorso di presentazione arborea attraverso l'animazione teatrale e le spiegazioni delle Guardie ecologiche Musica da ballo dal vivo

FESTA DI PIAZZA ASPROMONTE

Sabato 24 settembre 2005 dalle 15,30 alle 21,00 Animazione e giochi per bambini Percorso di presentazione arborea Musica da ballo dal vivo Concerto del gruppo "Tekà - P"

LABORATORIO DI VISIONE CINEMATOGRAFICA

Centro Aggregativo Multifunzionale di Via Verro, 87 propone una rassegna di film ogni mercoledì alle ore 21.15. La rassegna si svolge in collaborazione con la biblioteca rionale di viale Tibaldi, 41. La

partecipazione è gratuita. Per informazioni rivolgersi dal lunedì al venerdì dalle ore 16,00 alle ore 18,00 al n. 02884.53529

Mercoledì 14 settembre I TENENBOUM Regia di Wes Anderson

Mercoledì 21 settembre FINE DI UNA STORIA Regia di Neil Jordan

Mercoledì 28 settembre PAZI! Regia di Renato De Maria

LE VOCI DELLA CITTÀ

radici, schiacciamento del terreno che non assorbe più l'acqua, perdite di olio che inquinano il terreno...

Questo comportamento è ormai talmente diffuso che si verifica anche ove v'è spazio sulla carreggiata e non vi sono problemi di parcheggio.

La sosta a ridosso dei fusti e sopra le radici degli alberi è vietata ai sensi del Codice della Strada (tanto più che, per sostarvi, spesso devono passare sul marciapiede) del Regolamento d'uso del verde (artt. 1 e 14) e del Regolamento di Polizia urbana (art. 74), ma non vengono fatti rispettare, se non sugli spazi ancora inerbiti...

Un utile provvedimento allora potrebbe essere cingere temporaneamente questi spazi per seminarvi l'erba e provvedere al taglio della stessa per poter sanzionare sistematicamente tutti i veicoli che vi si trovino in sosta. L'aggressione delle auto inevitabilmente divelle i pali-tutori di legno disposti "a castelletto", che hanno la sola funzione di sostenere le giovani piante, perciò sarebbe opportuno almeno evitare di sostituire le piante morte nei filari alberati in mancanza d'una protezione più efficace (es. barriere metalliche, doppi cordoli...) che impedisca una convivenza troppo stretta tra alberi e veicoli.

Andrea Giorelli

NUOVE CASE IN VIA OVADA

(08-07-2005)

Barona / Vivibilità / presente

Il Comune di Milano, a seguito della delibera sul fabbisogno di edilizia residenziale pubblica a Milano, ha avviato i primi 4 progetti, a seguito di un bando internazionale, uno dei quali riguarda la via Ovada. L'insieme considerato è una vasta area pubblica a verde situata tra le vie Ovada e San Vigilio, nei pressi dell'ospedale San Paolo e del Collegio Universitario di Milano.

Saranno costruiti appartamenti d'edilizia sociale, 120 appartamenti ed il relativo cantiere partirà agli inizi del 2006. Si realizzeranno un edificio comunale - 65 appartamenti - con un centro servizi ai lati dell'ingresso e una residenza Aler - 60 appartamenti - più bassa e lunga. Oltre al verde tutt'attorno ed ai box pertinenziali, sono previsti l'insediamento d'altri servizi, locali per il commercio, un poliambulatorio medico, un asilo nido, oltre a postazioni autogestite e un ambiente polifunzionale destinato al quartiere. In futuro sono già previsti - sempre sull'area - altri insediamenti abitativi da destinare all'utenza universitaria. Ora al di là della validità del progetto che nessuno contesta e della necessità di reperire aree per la costruzione di edifici residenziali pubblici ci sorge più di un dubbio sulla validità della scelta dell'area. Siamo alla Barona vicino alla fermata della MM2 Famagosta in un'area già densamente urbanizzata: ci sono i complessi delle case comunali di via

Ovada 1 e 3, la palestra del Coni, il centro sportivo Tennis Club Barona, il collegio universitario e la vicinanza dell'ospedale S. Paolo con le nuove realizzazioni del pensionato infermiere e la palazzina della farmacia. Numerosi gli edifici residenziali privati lungo la via. Inoltre, la via Ovada, dopo la riqualificazione del nodo viario di piazza Maggi, ha visto incrementare in modo considerevole il traffico, perché è usata come alternativa alla via Famagosta. Questo ha comportato numerosi incidenti con anche dei morti. I nuovi insediamenti abitativi aumenteranno la densità abitativa del comprensorio Ovada-San Vigilio-Voltri con un peggioramento del traffico e quindi della qualità della vita. Vengono sottratte aree verdi che erano richieste dai residenti per un uso pubblico.

Difatti i cittadini e i comitati avevano presentato - nel 2002 - un progetto di riqualificazione di tutta l'area che prevedeva la realizzazione di un parcheggio a 3 piani interrato - richiesto dall'ospedale San Paolo - e la riqualificazione dell'area verde attrezzato (parco pubblico con nuove alberature, spazi per la sosta e lo svago, giochi per bambini, aree cani) e una nuova disposizione dei parcheggi lungo la via Ovada a pettine. Contemporaneamente i cittadini avevano raccolto numerose firme in calce ad una petizione che richiedeva al Comune una modifica viaria alla via Ovada: sensi unici divergenti e rallentatori agli incroci. Ambedue le richieste erano state accolte dal Consiglio di Zona e per la viabilità dal settore Traffico e Viabilità. Quest'ultima richiesta ci risulta sia ferma per mancanza di fondi.

Il nuovo progetto dell'Amministrazione Comunale arriva come un lampo a ciel sereno e, cosa più grave, non passa dal Consiglio di Zona, non vengono informati i cittadini, disattendendo in toto le loro richieste, andando contro quel necessario processo democratico di partecipazione, snaturando il ruolo degli organismi elettivi decentrati.

In Consiglio di Zona 6 - ieri sera - sono state presentate due interrogazioni -una di maggioranza e una d'opposizione- che chiedono al Comune di venire quanto prima in zona ad illustrare il progetto, recependo anche le osservazioni dei cittadini e sollecitano l'avvio dei lavori per la modifica viaria di via Ovada. Ancora una volta i cittadini si sentono sudditi perché non vengono coinvolti nelle scelte e sono disattese le loro legittime richieste.

Angelo Valdameri

PIANO INTEGRATO DI INTERVENTO IN RIPA DI PORTA TICINESE: NON È TUTTO ORO CIÒ CHE LUCCICA

(11-07-2005)

Zona 6 / Ambiente / presente

Desta forti perplessità la realizzazione che investirà l'area compresa tra Ripa di Porta Ticinese, via Barsanti e via Autari. Un Piano, proposto da due privati, che si svilupperà su un'area per il 77% di proprietà comunale che prevede 5000 metri quadrati di residenza libera, 2400 metri quadrati di residenza a canone sociale, la demolizione dell'edificio di Ripa di P.ta Ticinese 83 e la ristrutturazione di 6.500 metri quadrati già di proprietà pubblica. Vogliamo capire come mai si pensi di demolire un intero edificio di Edilizia Pubblica in Ripa di Porta Ticinese, edificio, tra l'altro, vincolato, e per il quale è possibile un intervento di restauro, con l'obiettivo dichiarato di "dare completa sistemazione al fronte nord del Parco Argelati", garantendone un accesso ampio. Ci è stato detto che l'edificio è brutto e pericoloso per l'incolumità delle persone a causa delle persiane che risultano pericolanti. Si è quindi preferita la demolizione alla riqualificazione nonostante il fatto che tre quarti degli alloggi a canone sociale che verranno costruiti ex-novo (circa 40), verranno destinati a chi ora abita all'interno dell'edificio abbattuto!

Non comprendiamo per quale motivo non si sia proposto sin dall'inizio di ricorrere ad una procedura pubblica, per assegnare i 7300 metri quadrati pubblici individuando degli obiettivi, mettendo all'asta l'area e valutando l'offerta più vantaggiosa.

Luca Rossetti, David Gentili

NUOVO QUARTIERE GIÀ DEGRADATO

(14-07-2005)

Zona 8 / Vivibilità/presente

Da qualche mese è stato modificato il cahier des charges del libro stradale di via Palizzi (davanti centro Commerciale Esselunga-Milano Certosa) e della Via Eritrea, proprio sotto le nuove case della c.d. zona Eurocertosa. Tale variazione stradale ha portato ad un notevole incremento del traffico nella nostra zona con incidenti quotidiani sul rondò del Centro Commerciale. Fra i vari investimenti di pedoni e i sinistri tra auto, il 31/01 un pedone è stato ucciso stritolato da un TIR straniero. Nonostante le 4 petizioni rivolte dalla cittadinanza agli Enti preposti nulla è stato fatto finora per ridurre il traffico o quantomeno per metterlo in sicurezza.

Comitato residenti EuroCertosa

UN GRAZIE ALL'AMSA

(10-08-2005)

Barona / Vivibilità/presente

Oggi 10 agosto una squadra di operatori dell'AMSA ha finalmente ripulito il terrapieno che corre lungo la via Di Rudini-Voltri e che si estende lungo tutto il marciapiede che porta all'ospedale San Paolo. Era diverso tempo che segnalava-

mo il degrado di questa porzione d'area - del demanio comunale - in quanto gran parte viene coltivata da un agricoltore di zona, lasciata in totale abbandono e usata come discarica dai tanti maleducati che trovavano comodo scaricare ogni tipo di masserizia. Adesso occorre metterla in sicurezza per evitare che ritorni di nuovo come prima. Un grazie All'AMSA per il lavoro effettuato.

Coordinamento Comitati di Quartiere Barona-Ronchetto

TRASPORTO PUBBLICO

(21-08-2005)

Barona / Trasporti / presente

I residenti in zona p.zza Miani risultano penalizzati nel collegamento con il Centro di Milano. Infatti per raggiungere p.zza Duomo sono costretti a prendere 2 mezzi a differenza di altre zone vicine (vedi P.zza Negrelli, Via L.il Moro) che pur essendo più periferiche hanno il collegamento diretto (tram n.2).

Questa circostanza comporta in particolare il disagio di attese poco piacevoli, specie in ore tardi della sera, in p.zza G.Cantore di ritorno dal Centro. A tale inconveniente si potrebbe ovviare prolungando almeno ad una delle due auto (47-74) il relativo percorso fino in P.zza Duomo.

DECIBEL FUORI CONTROLLO

(30-08-2005)

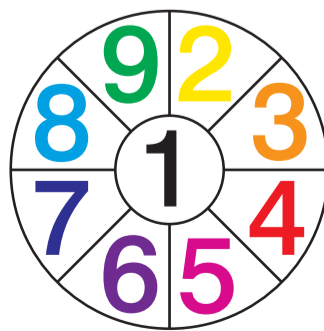
Zona 6 / Vivibilità / presente

Lungo la via Savona e zone limitrofe sono proliferati locali di intrattenimento che non rispettano le leggi relative ai rumori. Le competenti autorità non intervengono in aiuto dei cittadini che passano le notti insonni per colpa dell'incuria di chi è preposto a salvaguardarne i diritti.

Il consiglio di zona non interviene. I vigili urbani latitano sull'argomento. I funzionari o i tecnici ASL sono come Godot. I verdi, non intervenendo, perdono le occasioni di voto favorevole guadagnabili con i fatti e non con le parole.

A chi ci dobbiamo rivolgere per tutelare il nostro diritto al riposo.

Rileviamo, inoltre, che vengono abusivamente occupati, dai predetti locali, spazi sui marciapiedi.



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