

SOMMARIO

2

SULLE ORME DI LIONE...
IN BICICLETTA!
GLI STUDENTI SI MUOVONO
SALVIAMO L'AMBROGINO

3

IL TRAFFICO DI MILANO E GLI
SPIN DOCTORS DI PALAZZO
MARINO

4

EDUCARIA:
LÀ DOVE C'ERA LERBA...

5

MILANESI MIGRANTI
A PEDAGGIO

6/7

LE VOCI DELLA CITTÀ

8

CHIAMAMILANO NEGOZIO

STRANO MA VERO

Ci sono ormai riti che fanno parte della milanesità: la prima della Scala, il derby, la settimana della moda e la polemica sull'assegnazione degli Ambrogini d'Oro.

Quest'anno tra i candidati alla benemerenzza c'è anche il giornalista Renato Farina, zelante collaboratore dei Servizi segreti, nome in codice "betulla".

Vero è che, sia per le norme deontologiche della professione giornalistica, (che) sia per la legge italiana, ad un giornalista è fatto assoluto divieto di tenere un comportamento del genere, ma ai soliti, polemici, e soprattutto poco patriottici, che hanno iniziato ad innalzare barricate contro l'assegnazione dell'Ambrogino al giornalista-007 è sfuggita la tensione ambientalista dei proponenti.

Non si tratta di un riconoscimento ad un ruolo contraddittorio, ad un 'attività censurabile. Il premio è per l'albero dal fusto candido. Chissà l'anno prossimo potrebbe essere il turno dell'abete, poi del salice e fors'anche del sughero.

SALVIAMO L'AMBROGINO

LE ONORIFICENZE CIVICHE SONO DA TROPPO TEMPO IL CAMPO DI UNA
BATTAGLIA TRA SCHIERAMENTI

✦ Di Ettore Pareti

"Il Comune di Milano, interprete dei desideri e dei sentimenti della cittadinanza, ritiene essere compreso tra i suoi doveri anche il necessario compito di additare alla pubblica estimazione l'attività di tutti coloro che, con opere concrete nel campo delle scienze, delle lettere, delle arti, dell'industria, del lavoro, della scuola, dello sport, con iniziative di carattere sociale, assistenziale e filantropico, con particolare collaborazione alle attività della pubblica amministrazione, con atti di coraggio e di abnegazione civica, abbiano in qualsiasi modo giovato a Milano, sia rendendone più alto il prestigio attraverso la loro personale virtù, sia servendone con disinteressata

dedizione le singole istituzioni." Così recita l'articolo 1 del Regolamento per l'assegnazione delle civiche benemerenzze del Comune di Milano. Parole alte e cristalline, come non condividerle? Proprio l'assegnazione di un riconoscimento da parte di tutta la città a coloro che per Milano tanto hanno fatto in diversi campi, dovrebbe vedere uniti i cittadini e le forze politiche che li rappresentano in Consiglio comunale. Il condizionale è d'obbligo poiché ormai da troppo tempo l'assegnazione delle benemerenzze civiche e in modo particolare della più nota, l'Ambrogino d'oro, è diventata una contesa tra le diverse forze politiche "Un vero e proprio gioco

di veti incrociati -ci ha confermato un ex Consigliere comunale- nel quale le forze politiche che siedono in Consiglio comunale si scontrano per piazzare più bandierine possibili sul terreno delle benemerenzze che il Comune assegna ogni anno nel giorno di Sant'Ambrogio. Un tira e molla che dura mesi durante i quali la frase che ci si rivolge più spesso è 'se non volete assegnare l'Ambrogino a Tizio allora non lo si assegna neppure a Caio'. E il Comune come 'interprete dei desideri e dei sentimenti della cittadinanza? Il dovere di 'additare alla pubblica estimazione', eccetera eccetera?

Continua a pagina 3

MILANESI MIGRANTI A PEDAGGIO

UNO SCENARIO CHE CHI VUOL APPLICARE IL TICKET D'INGRESSO NON PUÒ IGNORARE

✦ Di Beniamino Piantieri

Nel dibattito sul ticket d'ingresso, che ogni giorno sembra riservare una nuova sorpresa tra mediazioni, proposte di sperimentazioni, aree di applicazione ridisegnate ed esenzioni che cambiano vorticosamente, ci sono alcuni temi ineludibili che dovrebbero essere il prologo di qualsiasi proposta di regolazione di accesso alla città.

Se da qui a febbraio continueremo ad assistere a quotidiani aggiustamenti e tensioni tra il Sindaco e il "partito dell'auto", assai forte nella coalizione di centrodestra, possiamo essere altrettanto sicuri che dei nodi che andrebbero

sciolti prima di pensare al ticket, o pollution charge che dir si voglia, non se ne troverà traccia.

Nello scorso numero di Chiamamilano, puntammo l'attenzione sul ritardo infrastrutturale -soprattutto quello del trasporto pubblico interurbano su rotaia- che affligge Milano e che in mancanza di soluzioni trasformerà il ticket d'ingresso in una mera tassa di possesso sull'auto, questa volta ci occuperemo di un fenomeno che all'apparenza sembra avere un rapporto meno evidente con il traffico, ma che in realtà ne è una delle cause strutturali di lungo periodo, alme-

no per come è andato caratterizzandosi nell'ultimo decennio.

Stiamo parlando della trasformazione demografica della Città e nella fattispecie di quella tendenza di cui si sono avute le prime avvisaglie all'inizio degli anni '90 e che è andata via via crescendo negli ultimi dieci anni. Si tratta di una vera e propria emigrazione di Milanesi dalla Città verso i gli altri Comuni della Provincia e della Regione.

Continua a pagina 5

SULLE ORME DI LIONE... IN BICICLETTA!

✦ Di Irene Cervasio

In quanti modi si possono gestire, proporre o organizzare le politiche di mobilità lenta in una città?

Certo la risposta non è facile e non saranno certo queste parole a darle forma, ma visti i recenti sviluppi l'argomento solletica curiosità.

Dal giugno 2005 Lione sta realizzando l'esperienza di sicuro più interessante: il colosso dell'arredo urbano Decaux in risposta alla gara d'appalto comunale per la gestione degli spazi pubblicitari ha inserito il servizio di noleggio rendendo la propria proposta la più interessante e concorrenziale.

Velov ha un costo di 2 milioni di euro, ma non grava in nessun modo sulle casse dell'amministrazione francese.

In pratica le 2000 bici rosse sono a disposizione dei 29.000 iscritti che pos-

sono utilizzare la bici gratuitamente per la prima mezz'ora con la possibilità di riconsegnarla nei 175 punti dislocati nella città. Per iscriversi al servizio sono necessari un documento d'identità e carta bancaria su cui viene scalato il costo aggiuntivo.

A Milano la situazione è drammaticamente diversa.

Il 17 ottobre il Comune di Milano ha consegnato in comodato d'uso gratuito della durata di 3 anni 450 biciclette ai mobility manager di cinque università, due ospedali e alla Regione Lombardia. Il dono è indirizzato al personale amministrativo e agli studenti che potranno utilizzare le biciclette per spostamenti all'interno delle strutture del complesso di riferimento (padiglioni universitari, sedi amministrative e così via).

Le due ruote sono state così ripartite:

47 all'Ospedale San Carlo

4 all'Istituto Europeo di Oncologia

45 all'Università Bocconi

25 all'Università Cattolica del Sacro Cuore

150 al Politecnico di Milano – sede di

Piazza Leonardo e della Bovisa-

44 all'Università degli Studi di Milano

70 all'Università di Milano Bicocca e

65 alla Regione Lombardia.

L'iniziativa, come afferma l'assessore al Traffico Edoardo Croci, si sviluppa all'interno di un piano per la mobilità ciclabile ancora da presentare.

Senza nulla togliere ai fortunati studenti e dipendenti pubblici, vien da chiedersi che tipo di messaggio vuol trasmettere l'amministrazione meneghina: è forse il costo delle biciclette a renderne difficile

l'utilizzo?

E solo per inciso, chi provvederà alla manutenzione, alla custodia e alla distribuzione di un tanto ambito privilegio? Intanto nel resto d'Italia qualcosa si muove. Inutile ribadire la lungimiranza degli amministratori dell'Emilia Romagna che fortunatamente non è rimasta sola.

A Reggio Emilia, Parma, Cuneo e Savigliano si sta rafforzando il servizio Bicincittà.

Nella sostanza simile al Velov di Lione il servizio di bici in condivisione consiste in un noleggio pressoché gratuito. A Reggio Emilia sono presenti 4 rastrelliere con un centinaio di biciclette, presto dovrebbero essere un migliaio, al costo di 1€ per 1 ora di utilizzo, 2,50€ per la giornata e 8€ per l'intera settimana.



Parma si sta preparando invece ad una sperimentazione: il bike sharing partirà a dicembre con circa 200 utilizzatori che avranno a disposizione 100 bici, per 24 ore su 24 dislocati in 11 punti della città. Anche la toscana Pistoia non si lascia intimidire e ha organizzato il PistoianBici, servizio di noleggio bici con tessera elettronica che mette a disposizione 50 colonnine e 40 biciclette dislocate nei punti nevralgici della città. Qui l'utilizzo della bici è gratuito per la prima ora e richiede 0,50 centesimi per ogni ora successiva, costo che si scarica automaticamente dalla tessera al momento della riconsegna.

La possibilità di usufruire di un servizio, seppur di dimensioni ristrette ma destinato a crescere, permette al cittadino di valutare pregi e difetti, valutarne la con-

GLI STUDENTI SI MUOVONO

✦ Di Irene Cervasio

"Mobilità sostenibile per le università milanesi" è uno dei progetti sviluppati dal dipartimento Poliedra del Politecnico di Milano, sotto la guida del professor Eliot Laniado. Il progetto consiste nell'analisi dei percorsi di accesso alle università Statale, Politecnico, Bicocca, Bocconi e Cattolica riunite in un tavolo di lavoro che comprende anche i Mobility Manager d'area della Provincia e del Comune di Milano al fine di definire in maniera partecipata gli interventi per incentivare la mobilità sostenibile e in particolare, per la zona di Città Studi (Statale e Politecnico) e Bocconi, l'attenzione verrà volta alla mobilità ciclistica. Mobilità studenti (progetto finanziato dalla Fondazione Cariplo), ha mosso i primi passi tramite un questionario somministrato nella primavera 2006 a 20.965 studenti, di cui 16.887 compilati tramite web e 4.078 cartacei in cui venivano richieste le modalità di spostamento, le criticità riscontrate e i costi sostenuti per ciascuno spostamento. I risultati della ricerca, non ancora disponibili al pubblico, sono stati presentati in due incontri presso il Politecnico di Milano e l'Università Statale in cui "mobilitastudenti" assumeva la forma di workshop in cui studenti e non solo potevano incontrare gli organizzatori di Poliedra, confrontarsi con i responsabili del progetto e aderire alle "passeggiate di campus". Le passeggiate di campus altro non sono che sopralluoghi itineranti in cui i partecipanti sperimentano le difficoltà vissute quotidianamente dai cittadini. Al contrario della maggior parte dei progetti di analisi e ri-proget-

tazione, mobilità studenti eccelle per il tavolo di lavoro di cui si avvale: riunire le pubbliche amministrazioni del territorio, i principali Atenei milanesi con la mediazione di una realtà tanto autorevole con la Fondazione Cariplo dà buone speranze sulla riuscita del progetto. Non meno importante è l'aspetto di coinvolgimento degli studenti: le passeggiate di campus sono agli inizi, ma prevedono itinerari completi e si avvalgono di un sito HYPERLINK "<http://www.mobilitastudenti.it>" www.mobilitastudenti.it in cui è possibile scaricare le relazioni, partecipare al forum di dibattito il tutto tramite un wiki. Anche in questo caso la scelta dello strumento non è casuale: "un wiki è un HYPERLINK "http://it.wikipedia.org/wiki/Sito_web" sito web (o comunque una collezione di HYPERLINK "<http://it.wikipedia.org/wiki/Ipertesto>" documenti ipertestuali) che permette a ciascuno dei suoi utilizzatori di aggiungere contenuti, come in un HYPERLINK "<http://it.wikipedia.org/wiki/Forum>" forum, ma anche di modificare i contenuti esistenti inseriti da altri utilizzatori. Il termine wiki può anche riferirsi al software collaborativo utilizzato per creare un HYPERLINK "http://it.wikipedia.org/wiki/Sito_web" sito web. " (da www.wikipedia.org) Finalmente qualcosa si muove. Il progetto "Mobilità sostenibile per le università milanesi" ha come obiettivo l'individuazione, la definizione e la sperimentazione di politiche di intervento finalizzate a ridurre gli impatti ambientali connessi alla mobilità di lavoratori e studenti delle università milanesi.



SALVIAMO L'AMBROGINO

LE ONORIFICENZE CIVICHE SONO DA TROPPO TEMPO IL CAMPO DI UNA BATTAGLIA TRA SCHIERAMENTI

✦ Di Ettore Pareti

Che l'assegnazione degli Ambrogini d'oro sia diventata una partita politica durante la quale gli schieramenti si scontrano a colpi di proposte a volte irricevibili e di veti scarsamente comprensibili è testimoniato anche dal fatto che sempre più frequentemente la contesa avviene a mezzo stampa. Infatti, nonostante il sesto comma dell'articolo 4 del Regolamento preveda che "Ciascun Consigliere componente l'Organo deliberante è tenuto alla più assoluta riservatezza sulle proposte e sull'assegnazione delle benemeritenze civiche fino al 7 dicembre", le pagine delle cronache milanesi ospitano da settimane polemiche e candidature, commenti e interviste che poco hanno a che fare uno sforzo comune per individuare alcuni cittadini che

rappresentano i valori più alti della comunità. Così negli ultimi anni, condite da toni sempre più faziosi, abbiamo assistito ad un crescendo di proposte strampalate e provocatorie, un susseguirsi di nominations che pochissimo avevano a che fare con i sentimenti dei cittadini, con la virtù e con storie di coraggio e impegno civico declinati nel lavoro e nel sociale, mentre molto dovevano a logiche di schieramento spesso al limite della propaganda. Forse quest'anno si è toccato il culmine tant'è che sarebbe il caso di fermarsi a riflettere sul senso di queste benemeritenze, sul significato di un momento in cui la cittadinanza dovrebbe riconoscersi unita innanzi a coloro che meglio l'hanno rappresentata nei suoi valori più profondi.

IL TRAFFICO DI MILANO E GLI SPIN DOCTORS DI PALAZZO MARINO

TICKET D'INGRESSO: PROVVEDIMENTO ANTISMOG O STRATEGIA MEDIATICA?

✦ Di Beniamino Pinteri

venienza economica e non solo per scegliere il da farsi. La gentile concessione, seppur inserita in un progetto che dovrebbe rafforzare la viabilità ciclabile è comunque un privilegio, un messaggio ambiguo che individua la soluzione più comoda.

Ma è davvero impensabile pensare di ripercorrere le orme di Lione?

La città francese vanta 465.300 abitanti, su una superficie di 47,87 km quadrati mentre Milano 1.297.431 abitanti su 182 km quadrati.

Le dimensioni, la morfologia, e lo stesso gestore dell'arredo urbano rendono Milano all'altezza della sfida. In Italia una grande città come il capoluogo meneghino non ha mai sperimentato sistematicamente un tale sistema di mobilità ciclabile informatizzato, ma perché temere?

Perché non porsi in prima fila risponden-

do a molteplici istanze?

La situazione ambientale e la congestione del traffico urbano dovrebbero essere delle molle più che sufficienti per stimolare una scelta decisa da parte dell'amministrazione. Costruire piste ciclabili è fondamentale, ma a Milano manca la cultura della mobilità lenta, la capacità di rispettare spazi. Adeguando l'esistente alle due ruote i vantaggi sarebbero collettivi, sia per i ciclisti sia per tutte le altre categorie.

La città ha bisogno di indicazioni, di suggerimenti e proposte e Lione si sta facendo strada come buona pratica di partnership tra pubblico e privato in cui finalmente i cittadini ne colgono i frutti invece che subirne gli svantaggi.

Quando sarà il turno di Milano?

Per il momento c'erano alcune certezze. Sembrava fatta dopo una spasmodica attesa e tanto polemizzare, aspettare, ridisegnare confini, esentare, non esentare e riesentare. Sembrava un bel passo avanti. Il 19 febbraio sarebbe dovuta partire la sperimentazione del ticket d'ingresso, pardon "pollution charge". C'erano alcune certezze perché sembrava tutto fatto, ma al momento in cui chiudiamo il giornale Regione e Sindaci dell'hinterland milanese hanno fatto sapere che non se ne parla proprio. Non è detto che le certezze non tornino a materializzarsi, ma è evidente che certezze così evanescenti sono tali per modo di dire. Si pagherà? Non si pagherà? Per cosa si pagherà?

Secondo l'ultimo –per il momento– progetto non si pagherà per entrare a Milano bensì si entrerà e si pagherà perché si inquina. Ma la telenovela viabilistico-amministrativa che da mesi occupa le pagine delle cronache milanesi è ben lontana dal concludersi.

Il ticket, o pollution charge –la definizione del provvedimento è cambiata un giorno si e spesso l'altro pure– in un primo tempo era stato presentato come una misura che avrebbe dovuto interessare tutti i veicoli in ingresso a Milano. Dopo la levata di scudi di partiti, Sindaci dell'hinterland, Presidente della Provincia e categorie produttive, il provvedimento è stato più volte rimeditato e rimodulato. Inutile fare la storia delle numerose versioni e aggiustamenti, dei "il faut reculer pour mieux sauter". I titoli di apertura delle cronache milanesi sono passati da "Affossato il ticket d'ingresso" del giorno prima a "Ticket, si parte" il giorno dopo, a "Niente accordo. Ticket rinviato" il giorno dopo ancora.

Fino al 19 febbraio avrebbe dovuto esserci il confronto con la città, con i Comuni dell'hinterland, il passaggio in Consiglio comunale. Per il momento il confronto con i Sindaci della Provincia è saltato. Un altro episodio che mette in luce tutte le contraddizioni di un provvedimento che rischia assai probabilmente di ridursi ad una tassa di circolazione aggiuntiva per chi non può permettersi di cambiare l'auto ogni quattro anni e che avrebbe però portato nelle casse del Comune di Milano 397 milioni di euro nel solo primo anno. Questo stop forse riuscirà a far comprendere meglio le evidenti falle di un provvedimento che forse non ha a che

fare solo con la mobilità.

Anzitutto come si fa ad evitare un congestionamento del traffico a ridosso dei confini dell'area a pagamento? Come si può garantire che l'ATM potenzierà del 20% la capacità del trasporto se gli stessi responsabili dell'Azienda dei trasporti milanese hanno più volte detto che nelle ore di punta non è possibile immettere altri convogli sulle linee metropolitane e poche settimane fa hanno candidamente ammesso che negli ultimi anni la frequenza per molte linee di superficie è stata ridotta del 30%? Come si può garantire che le aziende di trasporto che operano nell'hinterland milanese aumentino la propria capacità se le loro casse versano in condizioni critiche tanto che sono costrette anno dopo anno a ridurre i servizi? Come faranno le ferrovie –sia le Nord che le FS– ad assorbire la domanda dei pendolari che vorranno lasciare l'auto a casa se già oggi i viaggi sui vagoni che arrivano ogni mattina a Milano sono odissee di ritardi e sovrappollamenti che nemmeno a Calcutta?

Probabilmente per rispondere a queste domande bisogna farsene un'altra e di tutt'altro genere. Una domanda alla quale potrebbe rispondere un esperto in comunicazione piuttosto che un ingegnere trasportista e che quindi non riguarda l'efficacia reale della pollution charge, piuttosto del perché di tanti affanni messi in piazza, perché una cascata di confronti e di polemiche quotidianamente tracimata sui giornali? Perché un vorticoso susseguirsi di progetti alternativi? E siamo solo al primo stadio di un percorso molto lungo e che rischia di concludersi in un nulla.

Ne sentiremo parlare ancora molto e in seguito ancor di più. Almeno nove mesi di agenda politica e mediatica della città monopolizzati dall'ipotesi ticket, dalle reazioni suscitate, dai dietrofront e dalle accelerazioni. Pagine e pagine di giornali e decine di servizi televisivi per una misura il cui esito futuro e il cui destino restano assai incerti, ma la cui efficacia nell'oscurare qualsiasi altra criticità dei primi mesi di operato della nuova Giunta è indubbia.

Una delle prime cose che imparano i comunicatori politici è quanto sia importante dettare l'agenda ai media. Gli spin doctors che si muovono tra le stanze di Palazzo Marino questa lezione l'hanno imparata bene.

Segue da pagina 1

Che senso ha continuare a questo modo? Che valore può avere un riconoscimento civico che s'ispira alla figura di uno dei simboli più alti di Milano, di quel vescovo che nel IV secolo seppe guidare una città smarrita e impaurita dal crollo del mondo antico, se in realtà siamo innanzi ad una vera e propria lottizzazione?

Chi può essere orgoglioso di un premio che viene contattato –non ce ne vogliono i bovini– in una sorta di mercato delle vacche? Chi può vantarsi di un Ambrogino sapendo che l'assegnazione è stata fatta perché il premiato rappresenta una parte e non i valori nei quali si riconosce un'intera comunità?

Forse è arrivato il momento di salvare le civiche benemerenze, di sottrarle alla polemica e al mercanteggiamento che nemme-

no il manuale Cancelli.

Di fronte ad una simile situazione non dovrebbe suonare fuori luogo una proposta assai semplice e assai meno provocatoria di quanto possa apparire. Si proclami una moratoria di almeno un paio di anni, durante i quali non si assegni alcuna benemeranza civica. In questo lasso di tempo, se proprio non ne potranno fare a meno, le forze politiche assegnino dei premi per conto proprio e nelle proprie sedi a chiunque desiderino.

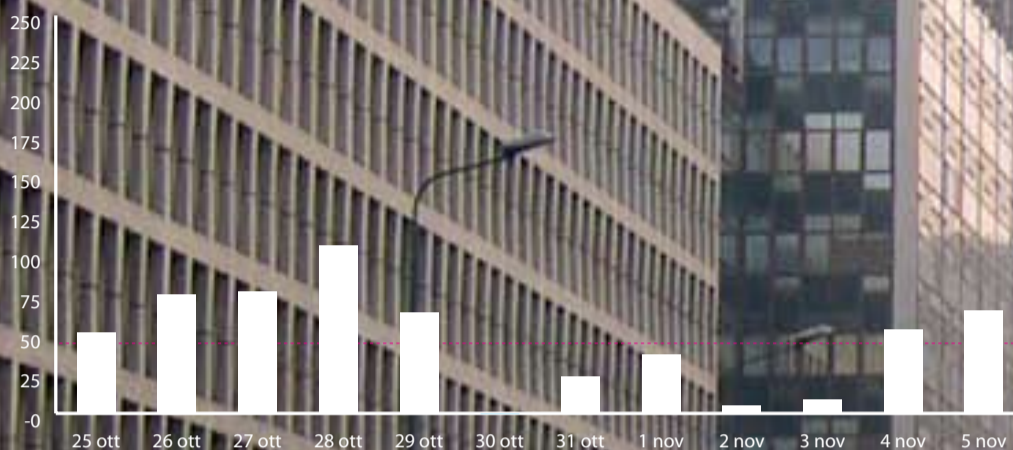
Quando avranno imparato a scindere il livello civico-istituzionale da quello della polemica di parte tornino pure a sedersi attorno ad un tavolo per assegnare gli Ambrogini.

PM 2,5

25 Ottobre 2006 - 5 Novembre 2006

dalle 0.00 alle 24.00

Via Vico



Data	µg/m3
25/10/06	50,70
26/10/06	74,50
27/10/06	76,50
28/10/06	105,50
29/10/06	63,10
30/10/06	0,00
31/10/06	23,10
01/11/06	36,90
02/11/06	5,00
03/11/06	8,30
04/11/06	52,80
05/11/06	64,40

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

EDUCARIA: LÀ DOVE C'ERA L'ERBA...

✦ Di Andrea Taverna e Pamela Turchiarulo

Una recente indagine condotta dalla Camera di Commercio di Milano evidenzia come il primo intervento auspicato dai milanesi per migliorare l'ambiente cittadino sia l'aumento delle aree verdi. Tuttavia, prima di passare in rassegna gli effetti che le piante hanno sulla

degli effetti dell'inquinamento atmosferico. Le piante infatti contribuiscono all'ossigenazione dell'aria e alla riduzione dei quantitativi di anidride carbonica, principale responsabile dell'effetto serra. Un albero di medie dimensioni produce in un anno l'equivalente di ossigeno

SECONDO DATI FORNITI DAL COMUNE DI MILANO, OGGI CI SONO 13,87 MQ DI VERDE PER ABITANTE, IL VECCHIO REGOLAMENTO DELLA REGIONE LOMBARDIA NE PREVEDEVA 18, STOCOLMA PUNTA AD ARRIVARE A 100MQ DI VERDE CITTADINO PER ABITANTE.

qualità della vita, è necessario precisare che per verde urbano si intendono tutti quegli spazi che vanno dal piccolo giardino privato al grande parco cittadino, passando per il complesso reticolo dei viali alberati. Ma la sola presenza di queste zone non basta ed è essenziale che spazi verdi, quantitativamente sufficienti, siano collegati tra loro, come già avviene diffusamente nei paesi nord europei, da percorsi pedonali e ciclabili continui e protetti il più possibile dal traffico veicolare. Proprio a quest'ultimo è collegata una delle funzioni primarie dei vegetali in città, quella di riduzione

necessario ad un uomo ed immagazzina l'anidride carbonica che egli ha prodotto. Meno conosciuto è però forse il fatto che le piante assorbono e metabolizzano anche numerosi altri agenti inquinanti pericolosi prodotti dall'attività umana, primi tra tutti l'anidride solforosa e gli ossidi di azoto, ma anche piombo, cloro, fluoro e ammoniaca possono essere ridotti sensibilmente dall'attività vegetale.

Non solo, ma, se da una parte i gas vengono assorbiti, dall'altra anche le polveri sottili presenti in sospensione nell'aria vengono intercettate e trattenute

dall'apparato fogliare e successivamente trasferite a terra dalle piogge che lavano le foglie stesse. Quest'ultima funzione, apparentemente secondaria, ha invece un'enorme importanza, se consideriamo la pericolosità degli alti livelli di concentrazione del particolato raggiunti nei centri urbani, soprattutto in periodi prolungati di alta pressione atmosferica e di scarsità di piogge.

Da ultimo è necessario non sottovalutare l'importantissimo ruolo del verde urbano dal punto di vista bioclimatico. Negli ultimi anni, infatti, molti studi hanno dimostrato la presenza di "isole di calore" sulle grandi città, schematizzandole come una sorta di bolla di aria calda che conferisce caratteristiche termiche del tutto particolari all'area urbanizzata. Nello specifico, per quanto riguarda la città di Milano, si osservano differenze di temperature anche di alcuni gradi, passando dalle zone del centro alla periferia, che in effetti rimane costantemente più fredda, sia nei mesi estivi che in quelli invernali. Pertanto il fenomeno dell'evapotraspirazione prodotta dalle piante può contribuire

ad una sensibile mitigazione del clima nelle città, rendendo, ad esempio, più sopportabile il caldo estivo che negli ul-

IL PRIMO INTERVENTO AUSPICATO DAI MILANESI PER MIGLIORARE L'AMBIENTE CITTADINO È L'AUMENTO DELLE AREE VERDI.

timi anni è in continuo aumento. Appare dunque ovvio che un'adeguata quantità di "sistemi vegetali attivi" potrebbe sensibilmente migliorare la situazione dell'inquinamento atmosferico nelle aree urbane, soprattutto nei periodi critici. Secondo dati forniti dal

UN ALBERO DI MEDIE DIMENSIONI PRODUCE IN UN ANNO L'EQUIVALENTE DI OSSIGENO NECESSARIO AD UN UOMO ED IMMAGAZZINA L'ANIDRIDE CARBONICA CHE EGLI HA PRODOTTO

Comune di Milano, negli ultimi anni la situazione del verde cittadino è passata dai 7,6 metri quadri per abitante del 1997 ai 13,87 di oggi, ma lontano è ancora il traguardo dei 18 metri quadri per cittadino, prescritti dal vecchio regola-

mento della Regione Lombardia. Assai modesti appaiono inoltre tali valori se confrontati ai 100 metri quadri per abitante cui sta puntando Stoccolma, o anche solo ai 39 di una località verde come, ad esempio, il comune di San Donato Milanese, alla periferia sud-est della città. Peraltro, se si tiene conto del fatto che la città di Milano è vissuta ogni giorno anche da centinaia di migliaia di pendolari, risulta evidente che la quantità di verde urbano dovrebbe ragionevolmente tenere conto anche della loro presenza. D'altra parte, la conseguenza di una presenza vegetale estremamente modesta e spesso assai frammentata rispetto agli altri elementi del sistema

urbano, quali edilizia abitativa e industriale o infrastrutture viarie, è che l'eccesso di fonti inquinanti superi facilmente ogni livello di controllo ed anche il ruolo di filtro biologico esercitato dalle piante cessa di essere attivo, fino al

MILANESI MIGRANTI A PEDAGGIO

UNO SCENARIO CHE CHI VUOL APPLICARE IL TICKET D'INGRESSO NON PUÒ IGNORARE

✦ Di Beniamino Piantieri

Se non si analizza tale dinamica risulta difficile avere un quadro preciso delle ragioni che hanno condotto il capoluogo lombardo ad essere "assediato" quotidianamente da oltre seicentomila veicoli: una situazione di criticità che solo pochi ostinati si rifiutano di riconoscere come insostenibile.

L'emigrazione dei Milanesi oltre i confini della città costituisce un trend in continua ascesa. Dal 1995 al 2004 –secondo i dati del Comune di Milano– sono stati 442.394 i residenti cancellati dalle liste dell'anagrafe con un saldo negativo tra iscritti e cancellati, nel decennio, di 53.451 unità. Di questi oltre 442.000 ex milanesi, il 35,55% si è trasferito in altri comuni della Provincia di Milano e un altro 16% è rimasto entro i confini lombardi. Entrando ancor più nel dettaglio, coloro che hanno scelto di vivere fuori Milano sono in maggioranza persone –di ambo i sessi– tra i 24 e i 44 anni (in questa fascia d'età i cancellati dalle liste dell'anagrafe di Milano erano il 50,7% nel 1999, il 51,2% nel 2000, il 51,7% nel 2001, il 50% nel 2002, il 51,3% nel 2003 e il 52,4% nel 2004).

Da questi numeri si può dedurre che non solo nell'ultimo decennio quasi 230.000 Milanesi, ad un ritmo di anno in anno crescente, si sono trasferiti attorno a Milano, ma che buona parte di essi sono nel pieno dell'attività lavorativa, ed è presumibile che molti di essi insieme alla residenza non siano riusciti a trasferire la sede lavorativa, tanto che –e qui torniamo al tema del ticket d'ingresso– nell'ultimo decennio al crescere dell'emigrazione da Milano –nel 1996 erano stati 35.000 coloro che avevano abbandonato Milano, mentre nel 2003 sono stati 88.000– è cresciuto di pari passo il flusso quotidiano dei veicoli in ingresso entro i confini cittadini.

Questo scenario è confermato dalle variazioni che nell'ultimo decennio si sono registrate nella consistenza complessiva del parco veicolare milanese. Infatti, secondo quanto riportato dall'ultima edizione dell'Annuario Statistico ACI (2006), se nel 1995 il totale dei veicoli milanesi ammontava a 1.048.622 unità, nel 2000 era sceso a 981.598 e lo scorso anno era arrivato a 965.663. Se poi si prendono in esame le sole auto-

vetture la tendenza risulta ancora più evidente, dando così ancora maggiore risalto a quanto sia inadeguato qualsiasi strumento di limitazione della circolazione che non tenga conto di queste dinamiche socio-demografiche che non solo hanno cambiato il volto della città, ma hanno profondamente modificato la dimensione e la qualità della domanda di mobilità che gravita sul Capoluogo lombardo. Infatti, sempre secondo l'Annuario Statistico dell'Automobile Club, se nel 1995 le automobili milanesi erano 864.732 (già ridotti di circa 100.000 unità rispetto al picco storico delle 974.418 del 1992), nel 2000 erano scese a 787.590 e nel 2005 sono arrivate a 739.537.

A conferma che anche per i processi di migratorietà interna vale il principio dei vasi comunicanti e che quindi i Milanesi andati via dalla città non sono scomparsi nel nulla ma si sono trasferiti nell'hinterland e nelle altre province della Regione, in Lombardia il parco autoveicoli negli ultimi dieci anni è cresciuto in modo costante ed è passato dai 5.116.354 veicoli del 1995 ai 5.555.076 del 2005.

Come spesso accade la politica interviene in ritardo sui fenomeni prodotti da dinamiche sociali profonde e di lungo periodo. In questo caso la fuga da Milano di centinaia di migliaia di Milanesi tra le molteplici cause ne ha due su tutte: la ricerca di una migliore qualità della vita e, sempre più negli ultimi anni, la fuga dai costi esorbitanti dell'abitare.

In assenza di interventi decisi sia sulla qualità ambientale di Milano sia sulle politiche abitative, nulla può far supporre che il processo migratorio che abbiamo descritto subisca un'inversione di tendenza e con esso diminuisca l'assedio automobilistico.

Tenendo quindi conto di questo scenario, cioè non solo delle centinaia di migliaia di automobili che ogni giorno arrivano a Milano, ma soprattutto di alcune delle dinamiche di lungo periodo che le muovono, si potrà intervenire curando, come per ogni malattia, non i sintomi ma le cause. Ameno che non si voglia curare un malato grave con una camomilla e un'aspirina.

segue da pagina 1

punto che la concentrazione di sostanze tossiche depositate sulle foglie mette in pericolo l'esistenza stessa delle poche piante presenti, per incapacità da parte di queste di operare la fotosintesi o per minore resistenza alle malattie e agli attacchi parassitari.

In definitiva l'auspicabile diffusione del verde urbano, indicata anche da Agenda 21, è un elemento di grande importanza ai fini del miglioramento della qualità della vita nelle città. Tuttavia è necessario fare attente valutazioni sia per rendere ottimale la sua funzione sia per favorire le modalità della sua gestione. A tal fine sarebbe auspicabile che, nel maggior numero possibile di Comuni, al piano urbanistico comunale (PUC), fosse affiancato funzionalmente anche il Piano del verde urbano, un documento progettuale oggi ancora poco utilizzato ma necessario ad una valutazione attenta di alcune delle sue caratteristiche.



Dalla mostra "Immagin'Aria" curata dal Centro Antartide



LE VOCI DELLA CITTÀ

REALITY HOPE ANTISMOG

(03-10-2006)

Tutta Milano / Vivibilità / presente

Buongiorno, ho intenzione di non lasciar passare troppo tempo, e di cominciare a pressare governo e regione affinché l'argomento smog non rimanga solo un ennesimo discorso.

Questa città è ormai congestionata dal traffico dei privati cittadini: le malattie polmonari, il livello di rumori di auto e lo stress tra la cittadinanza arrivano silenziosamente al collasso. Peccato che questi fattori non risultino esser in qualche modo "misurabili".

Ed è forse per questo motivo che tutti se ne parla, nessuno sa come risolvere il problema. Cioè, tutti sappiamo che il modo è semplice: basta non utilizzare automobili a vantaggio di mezzi pubblici, però si ricorre tutti al solito italianissimo escamotage della pigrizia, della comodità, della difficoltà d'attuazione di un piano civico tanto imponente, dell'ormai le regole sono così...

Niente affatto. Come arginare l'insonnia di chi abita in luoghi rumorosi 24ore su 24?

Come legittimare ore di fila in autobus o in tram per far passare al semaforo 5-8 macchine al massimo tutte contenenti non più del solo guidatore?

Come permettere che si debba urlare in strada per comunicare con chi ti sta affianco se si vuole andare a piedi? (dicendo poi a scuola che non bisogna urlare nei corridoi o in classe). Come far rientrare nell'invalidità per cause civili l'abbassamento di udito solo perchè questa città è diventata solo caotica? (e poi è giusto subire malattie permanenti solo perchè bisogna che pochi vendano automobili?)

Dicono che non si possono convertire le industrie, allora le guerre vengono fatte solo per l'industria che non si può convertire? Dunque la carta di Ginevra è assolutamente cartagienica?

Questo fatto secondo me va bene per fregarci tutti e farci stare zitti e buoni nei soliti posti di esecutori dell'ordine, ma quando vedo passeggeri ad altezza tubo di scappamento mi viene da pensare che ci stiamo portando volontariamente e ben in fila, composti verso l'autodistruzione.

Chi costruisce automobili può cominciare a costruire barche, utilizzando i Navigli per esempio come mezzi pubblici e per trasporto

merci dalle campagne: riso, legname e frutta e verdura, materiale edile e quantaltro.

Ritengo che nel giro di poche settimane e giuro che non sto scherzando, se le amministrazioni volessero, si potrebbe fare un progetto per cui in città possono circolare solo mezzi pubblici, taxi, invalidi veri, carico-scarico, autoambulanze e 118 (112,113 e fattispecie). I privati li munirei di libretti a scalare di un tot di viaggi che in un mese possono disporre, così da non traumatizzare nessuno, così da non imporre drasticamente un cambiamento tanto scioccante, così da non allarmare chi grazie all'auto ancora vede un simbolo di ricchezza e così da non escludere nessuno. Ma limitare e far sì che si possa davvero ragionare se è utile dover sedersi in macchina, o se forse sarebbe più conveniente, divertente, comunicativo, rilassante per tutti, andare con i mezzi o a piedi. Forse si ricomincerebbero a vedere biciclette.

Forse non assisteremmo più a quei continui litigi in strada di persone furibonde per un parcheggio rubato, per un'incertezza al semaforo. Se vi pare possibile, attuabile, proponibile questo discorso, vorrei che questa mail potesse girare, raggiungere altri e pure venir nel suo percorso integrata.

Ci tengo a questa città, ci tengo al sorriso che si vede sempre più di rado, ci tengo a far emergere in modo compatto idee e sensazioni che mi sembra esistano già nell'aria ma che ancora non hanno trovato un'uniformità atta ad emergere.

La stessa mail cercherò di farla arrivare all'indirizzo di atm e ad altri enti interessati.

Se voi faceste lo stesso con indirizzi di vostra conoscenza, forse, avremmo un 2007 propositivo e viabile.

Valentina

PARCHEGGI

(03-10-2006)

Tutta Milano / Trasporti / presente

Carissimi, sono contenta che il nostro notiziario affronti l'argomento dei parcheggi. Milano sembra in stato di assedio: tutti gli spazi verdi sfruttabili recintati. buche, trincee, traffico deviato alberi abbattuti.

Ma è una cosa pazzesca. Sono passata recentemente da piazza Novelli e l'ho trovata appunto completamente recintata: bloccatela! lì i lavori non sono stati ancora minimamen-

te iniziati e si può bloccarli. La piazzetta della chiesa di S.Calimero è da tempo immorabile un cumulo di macerie: lì lo spazio è poco: che cavolo di parcheggio staranno mai facendo? Inoltre tutta la zona circostante è impraticabile anche con la bici: strade bloccate, scavi ecc. FATELI SMETTERE per favore. grazie

Fernanda S.

SOTTOPASSAGGIO

(06-10-2006)

Niguarda / Vivibilità / presente
Monzambano - Cannero

Segnalo un problema ormai più che decennale riguardante il sottopassaggio monzambano-cannero che definirlo gabinetto pubblico potrebbe essere riduttivo. Utilizzato molto e pulito molto poco, usato come dormitorio, come luogo di raccolta spazzatura e a volte come deposito refurtiva (motorini rubati, borse scippate etc.) è un punto di passaggio importante per tutti gli abitanti per via delle scuole nelle vicinanze e per la pericolosità dell'attraversamento del V.le E. Fermi.

Pulirlo a fondo più frequentemente o costruire in alternativa un sovrappasso potrebbero essere soluzioni?

Adriano Scarpante

NON MI SENTO TUTELATA

(11-10-2006)

Tutta Milano / Pubblica Amministrazione

L'organizzazione della viabilità pubblica è quasi perfetta. Quasi, fin' a che non subentra il caos del traffico privato che blocca completamente la città immettendo solo smog, rumore e nevrosi.

Inutile negare le interminabili file di automobili (con solo il guidatore) incolonnate lungo ogni percorso calpestabile presenti dal momento in cui comincia l'ora di punta.

Milano diviene una sorta di boato infinito, a partire dalle 7.30 minuto più, minuto meno. Questa guingla metallica sprigiona solo nervosismo, gas di scarico e privazione.

Non si può certo girare con le biciclette serenamente, chi si fida a non dare la mano al genitore o all'adulto quando si trova a passeggiare lungo il tragitto verso le scuole? E che stress allora il ripetersi del "attenzione,

stai qui": stare attenti non è possibile se è la norma. Ormai il "mostro-automobile" è stato creato, così mi viene detto che indietro più non si può tornare, ma cosa assai diversa sarebbe accertare che la nostra amministrazione almeno non partecipa a codesto rallentamento e a tale sfacelo civico!

Che almeno l'amministrazione disincentivi la gente a non stare appollaiata sulle proprie autovetture, che spieghi quanto male fa un tubo di scappamento ad altezza passeggero, che incentivi pubblicità che dimostrino quanto la città potrebbe fare a meno di intasamenti nel traffico e non solo nel naso, se si cominciasse a lasciare l'auto in parcheggi (vedi P. esselunghie, iper, autosilos...) invece che continuare a costruirne altri, passando sopra la storia (vedi Navigli) e portando via strutture adibite a giardini o a luoghi d'incontro. Perchè nei mesi di luglio e agosto un giro in circonvallazione (29-30 per esempio) lo si percorreva in 40 minuti circa e adesso a fare 9 fermate da Aquileia a 24 Maggio ci si impiega spesso mezz'ora?

Perchè non chiedere in prestito dall'Inghilterra il loro sistema di Scuola-Bus davvero diffuso a domicilio-istituto? E fare rientrare il trasporto come una sorta di educazione civica facente parte dell'apparato scolastico, una materia non inferiore alla geografia, alla matematica e all'educazione artistica? E non una materia facoltativa, da ritagliare nel tempo di qualche ora di storia o di italiano. Perchè non provare a fornire ogni proprietario di autovettura un numero X di pass con i quali, in un anno, per esempio la persona può circolare in automobile per la città e vedere se in tal modo si possa capire l'inutilità della macchina, quando i mezzi pubblici offrono una percorrenza capillare sul territorio e una velocità intrinseca notevole nel momento in cui si esclude proprio la massiccia presenza di macchine private?

Così come un animale domestico impara a fare i "propri bisogni" dove è necessario li vada a fare, anche l'essere umano, che si considera l'animale più progredito e intelligente del pianeta, potrebbe imparare nel giro di un mesetto scarso a utilizzare le proprie automobili solo su autostrade o con permessi giornalieri che ne motivino l'oggettiva necessità. Abituandosi ad utilizzare i mezzi pubblici, i taxi, le bici e via discorrendo, l'inquinamento acustico e di scarico potrebbe diminuire a vantaggio di una maggiore responsabilità, di una più ampia comunicazione e di una certa

diminuzione di stress il tutto su larga scala. Non è vero che in automobile ci si impiega meno tempo, è vero invece che io, per esempio, che giro la città con i mezzi mi trovo incolonnata a respirare malessere e a rilasciarne altrettanto in questa catena assolutamente spezzabile. Gli amministratori almeno dovrebbero sapere che se continuano solo a "far eseguire gli ordini", non mi tutelano, ne danno buon esempio alla creatività e alla libertà del futuro.

Valentina

PULIZIA AD AFFORI

(20-10-2006)

Zona 9 / Vivibilità / presente

Ormai da qualche anno le vie della zona sono sempre più sporche, cestini strapieni che al contrario di quanto scritto sugli stessi non sono svuotati 6 volte su 7, scarichi abusivi ovunque, i sottoponti della ferrovia impraticabili per l'odore che emanano, quando passano a pulire è un eufemismo parlare di pulito. Bisogna sempre prima di far giocare i bambini controllare i giochi per non trovare sorprese, siamo stufo, ci organizzeremo per protestare...eppure qualche anno fa pulivano. Cosa è successo da allora? Esiste solo il Duomo?

Un gruppo di cittadini stufo

VARIANTE AL PARCO TICINELLO

(25-10-2006)

Gratosoglio / Pubblica

Amministrazione / presente

Martedì 25 ottobre, il Consiglio Comunale di Milano ha adottato all'unanimità la Variante finalizzata alla realizzazione del Parco del Ticinello.

È un momento molto importante perché sancisce la volontà da parte dell'Amministrazione di perseguire la realizzazione del Parco Ticinello.

L'augurio è che questa volta l'iter possa concludersi positivamente e non interrompersi a pochi metri dal traguardo come accaduto nei mesi scorsi.

A. Valdameri

GIARDINI PUBBLICI

(31-10-2006)

Città Studi / Vivibilità / presente

In zona città studi, davanti alla scuola elementare Leonardo da Vinci c'è un giardino trascurato da tutti noi, i nostri bimbi non possono giocare perché c'è una puzza tremenda di escrementi di cane.

La fontana da tempo non funziona e ci sono elementi di tutti i tipi (tossicodipendenti, alcolisti etc...) Non so se dipende dal Comune oppure dal Consiglio di Zona, so solamente che fa schifo.

ASSEMBLEA PUBBLICA PER EX VIVAIO DI VIA SODERINI

(23-09-2006)

Lorenteggio / Ambiente / presente

ORDINE DEL GIORNO

L'Assemblea Pubblica del 22.9.2006, presso il Cinescopio Orione di Via Fezzan, presa visione

del progetto della Provincia di Milano di collocare il " POLO DELL'INNOVAZIONE" nell'area " Ex Vivaio" di via Soderini

SI OPPONE

A tale insediamento che, con una volumetria di circa 100.000 metri cubi su una superficie di 23.000 metri quadri, porterebbe uno sconvolgimento delle varie attività confinanti e ridurrebbe lo standard di verde del quartiere, già ampiamente al disotto di quanto stabilito dalla legge regionale.

Nel corso degli anni la zona in oggetto ha acquisito sempre più una caratteristica socio-educativa-assistenziale con il consolidamento e l'ampliamento dei due Ospedali: il Piccolo Cottolengo di Don Orione e l'Istituto Redaelli, con la Parrocchia di S. Benedetto, l'Oratorio, l'U.S. Orione, il Centro anziani, il Consultorio, la Scuola media Cardarelli e la scuola materna di Via Caterina da Forlì; tutte attività destinate ad ammalati, bambini, anziani, supportate dall'opera di centinaia di volontari, che verrebbero ostacolate anziché favorite, dall'aumento di inquinamento, rumore, traffico, pericolo.

SOSTIENE

L'operato del Comitato Vivaio Soderini che con la raccolta di firme, lettere, incontri istituzionali ed altre forme di mobilitazione e pubblicizzazione si propone di contrastare il progetto e appoggiare le istanze della cittadinanza residente che chiede:

- più aree verdi

- più strutture per lo sport e il tempo libero

- più spazi per anziani e bambini

-la ricollocazione della Scuola Materna di via Caterina da Forlì, oggi sullo spartitraffico

-il mantenimento della caratteristica di via Strozz: basso traffico e sede di mercato

CHIEDE

che l'Amministrazione Provinciale di Milano blocchi l'iter procedurale di tale Progetto ricercandovi una diversa collocazione e apra un dialogo con la cittadinanza, al fine di trovare soluzioni compatibili con le esigenze di vivibilità e sostenibilità ambientale della zona,

PROPONE

al Presidente e ai Consiglieri della Zona 6 di costituire un tavolo di lavoro aperto al Comitato Vivaio Soderini, con la presenza di rappresentanti di Comune e Provincia, che consenta di rivedere il Progetto e recepire le esigenze della cittadinanza della zona.

Mozione votata all'unanimità

LETTERA APERTA AL SINDACO DI MILANO

Milano, 21 ottobre 2006

Signor Sindaco,

nel febbraio scorso Lei ci ha invitati ad un incontro nel Suo ruolo di candidata alle elezioni amministrative. In quell'occasione, il 13 febbraio, nel poco tempo di cui Lei disponeva, Le abbiamo esposto le richieste che abbiamo presentato nel corso degli anni ai responsabili istituzionali rispetto alle condizioni di degrado e di esclusione di questi Quartieri e, dal 2004, per un cambiamento della conduzione del Contratto di quartiere, gravemente inadeguata nella sua impostazione generale e negli indirizzi specifici relativi alle problematiche edilizie e sociali. Se sarà possibile, ci ha detto, ci incontreremo nuovamente. Durante la campagna elettorale non Le è stato possibile. In data 10 luglio Le abbiamo chiesto l'incontro che è stato nella nostra attesa dopo la Sua elezione. Nel corso della campagna elettorale abbiamo considerato con attenzione alcune Sue dichiarazioni: se sarò eletta andrò nei quartieri... per le periferie faremo come a Lione. In data 9 corr. abbiamo telefonato alla Sua segreteria e la risposta che ne abbiamo ricevuto alla nostra lettera del 10 luglio è stata: "Il Sindaco non riceve privati cittadini. Il vostro incartamento è stato trasmesso all'Assessore Colli."

Signor Sindaco, la situazione oggi è ben più grave di quella che Le abbiamo esposto a febbraio. Abbiamo chiesto e ottenuto un lavoro di monitoraggio nel quartiere Calvaire, fino ad oggi eseguito con risultati parziali, per modificare in base alla conoscenza delle condizioni degli alloggi e delle famiglie i progetti preliminari degli interventi di ristrutturazione edilizia, non partecipati, confermati come progetti definitivi, non partecipati. Assente il Comune in conseguenza di decisioni di riassetto della struttura responsabile dei Contratti di quartiere, l'ALER vanifica il lavoro del monitoraggio fin qui compiuto e avvia il lavoro di definizione dei progetti esecutivi di ristrutturazione edilizia confermando la progettazione non partecipata del 2004: un intervento pesante su un blocco di tre isolati per 686 alloggi, un cantiere aperto per dieci anni in un'area abitata da molti anziani e persone in difficoltà, che dovrebbero affrontare il trasferimento ad altro alloggio per la durata dell'intervento, eseguito per lotti di due scale. È decisa la demolizione di alloggi ristrutturati dagli inquilini con l'investimento dei loro risparmi o della liquidazione ottenuta con il pensionamento, in mancanza di certificazione, mentre rimangono senza risposta i restanti alloggi del quartiere con i servizi igienici forniti di solo water, privi di doccia o vasca, o per altri aspetti in condizioni invivibili. Non si comprende perché non sia possibile inserire gli ascensori esterni, tenuto conto dello sconvolgimento che determinerebbe lo sventramento all'interno delle scale.

Un grande numero di persone e famiglie non intendono subire queste decisioni e lasciare il loro alloggio per l'esecuzione degli interventi. L'ALER non ha dato alcuna informazione agli inquilini, che devono aprire la porta ai

tecnici incaricati della progettazione esecutiva ignorando che cosa sia stato deciso. Nessuna attenzione ad una possibilità di lettura del monitoraggio che cambi la progettazione originaria imposta in base all'impostazione assurdamente rigida e costrittiva del Bando della Regione Lombardia, astratta rispetto alle reali condizioni dei quartieri, con unilaterali criteri tecnico-economici. Nessuna impostazione del Contratto per quanto riguarda le gravi problematiche sociali. Quale decisione, dunque, rispetto alla richiesta di considerare infine la reale condizione dei quartieri e della popolazione, i bisogni a cui dare risposta?

In conseguenza di questa situazione abbiamo deciso di sospendere la nostra partecipazione al Laboratorio di quartiere, continuando il nostro impegno nei Quartieri e per il Contratto di quartiere, in attesa di conoscere le Sue risposte, le Sue assunzioni di responsabilità. Le rinnoviamo la richiesta di un incontro di lavoro nei nostri Quartieri, per noi urgente. Ora si può disporre del tempo necessario per ascoltare, per conoscere, per studiare le soluzioni migliori possibili, rispettando la partecipazione e non mortificandola. Invece precipitano decisioni dall'alto che offendono gli abitanti, con il rischio di spreco delle risorse pubbliche.

Le inviamo il nostro saluto.

Franca Caffa – Presidente Comitato Inquilini Molise-Calvaire-Ponti

Ing. GiovanBattista Barbarossa – Volontario Comitato Inquilini Molise-Calvaire-Ponti

Don Luciano Pozzi – Responsabile Caritas Decanale Romana-Vittoria

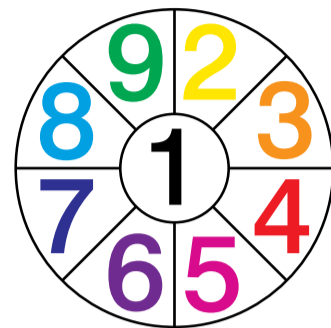
Mariangela Simini – Presidente Associazione Luisa Berardi

CHIAMAMILANO

NEGOZIO

IL NEGOZIO CIVICO È UNO SPAZIO APERTO AI CITTADINI CHE VOGLIONO ORGANIZZARE E PARTECIPARE A DIBATTITI, RIUNIONI E CONFERENZE. TUTTI I GIORNI DA LUNEDÌ A DOMENICA DALLE 12 ALLE 20 È POSSIBILE USUFRUIRE DEI SERVIZI DI INFORMAZIONE, ORIENTAMENTO E CONSULTAZIONE GRATUITA DI INTERNET E QUOTIDIANI.

Siamo in Largo Corsia dei Servi MM. S. Babila TEL: 02 76398628
E-MAIL: negozi@chiamamilano.it



LO SPORTELLO LAVORO OVER 40

È attivo dal 27 ottobre presso il Negozio Civico lo sportello Lavoro Over40, a cura dell'omonima associazione.

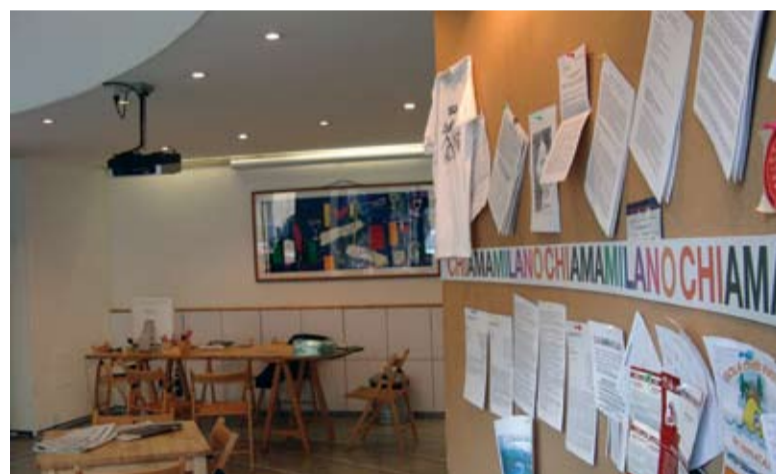
Lo Sportello dell'Associazione Lavoro Over 40 non è un ufficio di collocamento, ma si propone di dare ascolto, attenzione e suggerimenti a quei lavoratori, al di sopra dei 40 anni, spesso considerati "troppo giovani" per la pensione e "troppo vecchi" per lavorare, alle prese con problemi quali la disoccupazione, la precarietà, il mobbing, le ristrutturazioni aziendali. Ogni secondo e quarto venerdì del mese, dalle 16 alle 18 l'Associazione provvederà ad inserire i nomi

nativi tra coloro che potranno usufruire delle opportunità di ricollocazione e le proposte di autoimprenditorialità. Ma anche informazioni relative alle opportunità di formazione e di incontro al fine di creare una rete di relazioni di notevole utilità.

Inoltre tutti gli iscritti saranno aggiornati sull'andamento dei contatti che si stanno sviluppando e delle opportunità che si apriranno. L'associazione "LAVORO OVER40" nasce ad opera di un gruppo di persone che vivendo in prima persona l'esclusione dal mondo del lavoro in età matura, hanno verifica-

to la grande difficoltà a reinserirsi.

Da qui la volontà di unire gli sforzi per predisporre strumenti finalizzati alla ricerca delle soluzioni e supporto formativo e psicologico, che possano rendere più rapido ed efficace il reinserimento nel mondo del lavoro. Oltre allo sportello il Negozio Civico ospita il Laboratorio di Autoimprenditoria il cui scopo è offrire un'alternativa al reinserimento in azienda, oggi sempre più difficile per molti lavoratori per diventare gestori di se stessi e del proprio futuro in autonomia.



APPUNTAMENTI DI NOVEMBRE

8 novembre
ore 11.30

"La settimana della solidarietà"

L'Associazione Bambini in Romania presenta alla stampa "La settimana della solidarietà". Appuntamento principale sarà Requiem K626" di Wolfgang Amadeus Mozart che si terrà il 16 novembre alle 20,45 presso la Chiesa di Santa Maria della Scala in San Fedele, piazza San Fedele. Il ricavato andrà a sostegno delle attività dell'associazione.

Per informazioni www.bambiniinromania.it

9 novembre
ore 17.30

Sportello casa

Il Sindacato Unitario Nazionale Inquilini e Affidatari fornirà informazioni e orientamento sui bandi aperti per l'assegnazione di case popolari, per la risoluzione di problematiche e questioni quotidiane dei cittadini milanesi

10 novembre
ore 18.30

Fame Zero

Presentazione del libro di Euclides André Mance - scritto e pubblicato in Brasile nel 2004 - in cui sono introdotti gli obiettivi delle politiche pubbliche di trasferimento di reddito per la lotta alla fame, il controllo sociale di queste e la crescita di azioni integrate con i livelli istituzionali (stati e municipalità) attraverso gli obiettivi, gli strumenti e le metodologie dell'economia solidale.

18 novembre
ore 16.00

"Diventa un Riciclone"

Piazze Solidali invita tutti i bambini tra i 5 e i 10 anni al laboratorio "Diventa un Riciclone" per dare nuova vita agli oggetti che solitamente gettiamo. Ai bambini che parteciperanno ad almeno 2 dei 4 incontri verrà rilasciato l'attestato di vero riciclone. Sabato 4/11/18 e 25 novembre.

28 novembre
ore 18.30

"Il turismo responsabile"

In occasione del corso di formazione "Questioni di stile" il Negozio Civico ospita il dibattito "Il turismo responsabile" Federico Ceratti, Presidente AceA. Questioni di Stile è organizzato da AceA in partnership con Cast (Centro per un Appropriato Sviluppo Tecnologico), Fondo per la terra Onlus, Cooperativa Totem. Bando Promozione all'educazione ambientale, promosso da Fondazione Cariplo.

SPORTELLI GRATUITI

OGNI SETTIMANA, PROFESSIONISTI E ASSOCIAZIONI OFFRONO VOLONTARIAMENTE LA LORO ESPERIENZA AI CITTADINI.

Lunedì	Martedì	Tutti i Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato
	16.00/18.00 Orientamento legale diritto di famiglia		14.30/16.00 Scacco matto		
16.00/18.00 PIT servizi tutela dei consumatori	1°e 3° del mese		2°e 4° del mese		
13.00/14.00 Orientamento legale diritto al lavoro	18.00/20.00 Aiuto mobbing	16.00/18.00 Mediazione culturale	16.00/18.00 Sportello lavoro over 40		
18.30/20.00 Corso di lingua e cultura araba	2° del mese	17.30/19.30 Sportello casa	18.30/20.00 Corso di lingua e cultura araba	12.00/13.30 Orientamento legale	
	16.00/18.00 Banca del tempo				