

### SOMMARIO

2

PICCOLA STORIA DI UNA GRANDE RETE

3

PARTECIPATE SENZA PARTECIPAZIONE

4

EDUCARIA: L'INQUINAMENTO DA UN ALTRO PUNTO DI VISTA

6/7

LE VOCI DELLA CITTÀ

8

CHIAMAMILANO NEGOZIO

### STRANO MA VERO

Il panorama culturale milanese è da tempo un po' asfittico. Quanta invidia per i fasti della "Notte bianca" romana e anche per il Festival della letteratura di Mantova! Qualcuno avrà addirittura guardato con un po' di imbarazzo anche il Festival dei saperi di Pavia.

"È necessaria una svolta, un'idea geniale e di rottura" deve aver pensato l'Assessore competente del Comune di Milano. Come dargli torto?

Ed ecco la proposta: una ruota panoramica all'Arena "per consentire ai Milanesi di apprezzare le bellezze della propria città". Così nella circolarità dell'attrazione da luna park alto e basso si incontreranno e ogni milanese potrà finalmente innalzarsi al di sopra della quotidianità un po' anonima, tra un giro e l'altro avrà la possibilità di saggiare la bellezza per troppo tempo nascosta dal grigiore. Gira la ruota. Compro una consonante...Q, come cultura.

# UNA MATASSA DA SBROGLIARE

PER CHI SAREBBE UN AFFARE LA VENDITA DI METROWEB DA PARTE DI AEM?

✦ Di Ettore Pareti

Ciò che è sotterraneo, come è noto, solitamente suscita una curiosità affascinata. Sarà l'ignoto che sta sotto la superficie che quotidianamente calpestiamo. Sarà che sotto i nostri piedi spesso si celano le tracce di un remoto passato. A volte, però, il sottosuolo può nascondere altrettanto fascino anche se sotto i nostri

piedi si dipana l'intricato reticolo ipertecnologico della fibra ottica. Il fascino aumenta se la rete – metafora inevitabile quando si parla di nuove tecnologie – diventa un labirinto. Ovvero se la possibilità di sviluppo economico e sociale che consente la fibra ottica si trasforma in un'opaca partita politica.

Ecco la vicenda Metroweb che ha animato il dibattito politico estivo e che sembra destinata a offrire ancora qualche colpo di scena.

Di cosa si tratta? Per ridurre la questione all'essenziale l'oggetto della contesa è la ventilata vendita della società Metroweb (la cui mission è "fornire fibra ottica

Continua a pagina 2

# LE STRADE DELLA CALIFORNIA E I CANCELLI DI MILANO

IL DIBATTITO SUL TICKET DI INGRESSO HA IGNORATO FINORA ALCUNE QUESTIONI INELUDIBILI

✦ Di Beniamino Piantieri

Negli ultimi giorni di settembre Bill Lockyer, Procuratore generale della California, ha presentato querela per danni ambientali contro Ford, Daimler-Chrysler, General Motors, Toyota, Nissan e Honda con l'accusa di avere asfittato i 37 milioni di abitanti dello Stato della west coast. I 46 milioni di veicoli che circolano sulle strade congestionate, che abbiamo conosciuto grazie alla serie televisiva degli anni '70 CHIPS, sono protagonisti di un'azione giudiziaria inedita quanto potenzialmente micidiale per le case automobilistiche bersaglio della querela le quali, nel caso risultassero colpevoli, non potrebbero far altro che chiudere i battenti.

La California e le highways che avvolgono Los Angeles sono assai lontane da Milano, e anche certe iniziative giudiziarie di un Procuratore in cerca della riconferma da parte dei cittadini – quella carica è elettiva negli USA – ap-

paiono fuori dalla realtà per il nostro Paese. Eppure alcune analogie ci sono e debbono far riflettere cittadini – automobilisti e non – e politici nostrani che intendono assumere provvedimenti circa i polmoni e la mobilità.

Anzitutto come la California anche la Pianura padana e nella fattispecie quella sorta di 'città infinita' che ne occupa il cuore e che si estende da Milano a Brescia, dalla Brianza a Pavia, è assediata dal traffico su gomma e soffocata dalle polveri sottili; come in California anche da noi possiamo registrare un indice di motorizzazione altissimo e una dipendenza assoluta del sistema produttivo dall'ipermobilità di merci e persone; come in California anche noi scontiamo un ritardo infrastrutturale che si traduce in una salatissima tassa che quotidianamente paghiamo in termini di tempo e soprattutto di danni alla salute. Ovviamente, l'analogia della situazione – fatta salva la differenza di scala – ha

cause differenti, ma la similitudine, in modo ancor più inquietante, si spinge oltre e cioè a dimostrare in modo palese che la criticità sembra essersi avviata ad un punto di non ritorno.

Infatti, in California un Procuratore generale fa causa ai sei maggiori produttori di auto al mondo ma Los Angeles, nonostante abbia un'area metropolitana immensa che conta circa 17 milioni di abitanti, ha una sola linea metropolitana. A Milano, l'amministrazione cittadina si appresta a varare un ticket d'ingresso per le automobili nonostante buona parte di chi entra quotidianamente in città sulle circa 800.000 auto che varcano i confini cittadini non abbia alternative al mezzo privato.

Dimensioni diverse, provvedimenti differenti, problemi assai simili, il medesimo paradosso: il tentativo di monetizzare – per via giudiziaria o amministrativa – il ritardo infrastrutturale in contesti che per troppo tempo hanno

Continua a pagina 5

# UNA MATASSA DA SBROGLIARE

Continua dalla prima pagina

spenta a terzi nell'area metropolitana di Milano e in altre aree della Lombardia e del nord Italia") da parte di AEM che ne è proprietaria al 100%.

AEM è l'ex municipalizzata dell'energia che è ancora posseduta per 43,268% dal Comune di Milano, il secondo azionista è la UBS con il 5,32% e il terzo la Premafin, la finanziaria della famiglia Ligresti, con il 2,037%. AEM nel 1999, nel pieno del boom della new economy, iniziò ad operare nel settore delle telecomunicazioni, dando vita insieme alla e.Biscom a due società: Metroweb e Fastweb. La prima con il compito di costruire fisicamente la rete in fibra ottica, la seconda invece di vendere agli utenti i servizi che sulla fibra sarebbero passati. In quel periodo, quando le "magnifiche sorti e progressive" delle nuove tecnologie sembravano trasformare in oro qualunque cosa sfiorassero, la Giunta Albertini decise di fare di Milano la prima città al mondo per cablatura in fibra ottica nonostante le perplessità di molti addetti ai lavori. Infatti, nonostante a cavallo del nuovo millennio si vivesse una vera e propria sbornia da new economy, da nessuna parte si è scelta la strada della fibra ottica per il cablaggio cittadino. Negli U.S.A. le proiezioni indicavano per il 2005 non più del 3-4% degli accessi in fibra ottica; in Gran Bretagna non più del 5%. Si tratta di accessi speciali, dedicati ad utenze con grandissimi volumi di traffico, non a normali utenti, che invece sono collegati attraverso il doppino telefonico, che

consente di sopportare volumi di traffico non molto dissimili con un decimo dei costi di installazione rispetto alla fibra ottica. Oggi infatti si punta sull'ADSL che sfruttando la linea telefonica e intervenendo sulla compressione e decompressione dei dati nei nodi in entrata e uscita dalla rete permette di far viaggiare una grande quantità di dati a velocità concorrenziali.

Eppure l'obiettivo di fare di Milano la capitale della fibra ottica procedette a spron battuto e molti ricordano come in quel periodo il suolo Milanese si fosse trasformato in una specie di groviera e le strade in una costellazione di cantieri. La cablatura di Milano avverrà quindi, come vedremo, per mezzo di una collaborazione pubblico-privato che, come spesso è avvenuto nel nostro Paese, scaricherà i costi degli investimenti sull'Ente pubblico e farà affluire gli utili ai privati. Infatti, all'inizio di questa storia, Metroweb che scava la città e posa i cavi in fibra ottica, e quindi è costretta da subito ad onerosi investimenti, è per il 67% di AEM, che è controllata dal Comune. Il pubblico si accolla quindi i costi dell'operazione per i due terzi, mentre la quota di Fastweb —la società che produrrà gli utili— in mano di AEM è solo del 33%. In realtà Metroweb può operare sul mercato e quindi offrire i propri servizi ad altri operatori che non siano Fastweb, ma nei fatti —anche perché a Fastweb vengono praticate tariffe assai inferiori rispetto agli altri— l'uso della rete di Metroweb è bene o male

esclusiva di Fastweb. Tant'è che appena viene quotata in borsa e.Biscom, le quotazioni di AEM scendono essendo quest'ultima la società che si accolla due terzi dei debiti di Metroweb e incamera solo un terzo degli utili di Fastweb. Come mai a Milano, la quale si candida a divenire il prototipo di città cablata, si produce una situazione di questo tipo? Forse per il modo con il quale si è proceduto fin dall'inizio nella costruzione della rete. A Roma ad esempio, quando si è deciso di iniziare il cablaggio, è stato fatto un bando per selezionare le imprese interessate. Nella capitale c'erano 25 candidati poi divenuti tre, e infine la scelta è caduta su chi offriva le condizioni migliori (la compagnia spagnola Telefonica). In tutte le città italiane ed europee la scelta del gestore è effettuata con gare d'appalto pubblico. A Milano invece, con buona pace del libero mercato, la scelta è caduta su Fastweb per mezzo di una licitazione privata. Un'operazione "fatta in casa" fra Comune —socio di riferimento di AEM— e e.Biscom.

Un rapporto tanto amichevole che dal 2001 tra le poltrone di Palazzo Marino e quelle di e.Biscom, AEM, Metroweb e Edipower c'è una sorta di corsia preferenziale. Questo aspetto merita un breve approfondimento che aiuta a comprendere meglio i caratteri dell'intera vicenda che ruota ormai da oltre un quinquennio attorno all'Azienda Elettrica Milanese. Nel 2001 un'Assessore della prima giunta Albertini diviene top ma-

nager di Fastweb. Successivamente nel cda di Edipower —che produce il 7,9% dell'energia nazionale e di cui AEM detiene il 16% del capitale— entra l'ex Capo di gabinetto del sindaco Albertini, l'avvocato Aldo Scarselli che il 27 giugno scorso si dimette per lasciare il proprio posto all'ex Sindaco che diviene addirittura Presidente di Edipower. Ma l'avvocato Scarselli può comunque consolarsi restando Presidente di Metroweb.

Ritorniamo al periodo d'oro della new economy. Il 25 gennaio del 2001, il Presidente di AEM replicando ad una notizia di stampa che sosteneva come il Comune fosse intenzionato ad assumere la gestione operativa di Metroweb allora guidata da Silvio Scaglia, che era anche amministratore delegato di Fastweb, dichiarava "Per quanto riguarda Metroweb, di cui Aem detiene la maggioranza, è bene ribadire che questa società è lo strumento operativo ed efficace di un eccezionale sforzo che sta dotando Milano e l'area lombarda di infrastrutture di eccellenza. Un lavoro di cui siamo molto soddisfatti e su cui intendiamo esercitare il nostro pieno controllo." Ma soprattutto negava ogni intenzione da parte di AEM di uscire da Fastweb.

Passano meno di due anni e le cose cambiano profondamente. Nel febbraio del 2003 una commissione di studio del governo olandese, composta tra l'altro da un ex ministro dell'economia e dagli Assessori all'innovazione di Amsterdam e de L'Aja, viene ricevuta dall'Assessore

all'innovazione del Comune di Milano e dal Presidente di Metroweb, "La visita della delegazione olandese —recita una nota di Palazzo Marino— testimonia l'interesse internazionale nei confronti dell'eccellenza tecnologica del capoluogo lombardo nel campo delle fibre ottiche, che fa di Milano un caso unico in Europa." Forse per questo il Comune di Milano decide di cedere la propria quota di minoranza di Fastweb a e.Biscom e rilevare da questa la quota residua di Metroweb? La decisione viene presa dalla Giunta il 25 marzo e portata all'Assemblea degli azionisti AEM del primo aprile. Metroweb e Fastweb si separeranno definitivamente. AEM rileva per la cifra di 37,2 milioni di euro il 33% di Metroweb in mano ad e.Biscom mentre cede a quest'ultima il proprio 33% di Fastweb per 277,2 milioni di euro. AEM e indirettamente il Comune —che ne è l'azionista di riferimento— esce da una società, Fastweb, i cui ricavi ammontano a 78 milioni di euro nel marzo 2003, e che al primo semestre 2006 sono di 578,4, mentre acquisisce la totalità del capitale di una società, Metroweb, il cui fatturato è di 45 milioni di euro, che è fortemente indebitata e il cui principale cliente continua ad essere Fastweb. C'è da chiedersi chi ha fatto l'affare?

Veniamo quindi agli sviluppi più recenti. Dall'inizio del 2006 si susseguono i rumors circa l'intenzione di AEM di disfarsi di Metroweb. L'Azienda Elettrica Milanese è ormai proiettata nell'espansione nel campo energetico —la fusione

## PICCOLA STORIA DI UNA GRANDE RETE E DI ALCUNI NODI INTRICATI

✦ Di Irene Cervasio

Nel 1910 nacque l'Azienda Elettrica Municipale di Milano, da quel momento sono stati numerosi i cambiamenti di servizi che hanno seguito lo sviluppo tecnologico e dei bisogni degli utenti. Dal 1999 l'attività della prima municipalizzata milanese si apre alle telecomunicazioni: come? Ecco un breve resoconto fino ai giorni nostri.

1999  
AEM crea con l'e.Biscom di Francesco Micheli e di Silvio Scaglia le due società parallele Metroweb e Fastweb. La distinzione di ruoli tra le due società è di fondamentale importanza: mentre

Metroweb è una NetCompanies, ossia la società che si occupa della costruzione e gestione della rete e dell'offerta dei servizi "all'ingrosso", Fastweb assunse il ruolo di ServCompanies ossia della società responsabile della vendita sul mercato dei diversi servizi.

L'assetto societario è però singolare: AEM possiede il 37% di Fastweb contro il 63% posseduto da e.Biscom, mentre la situazione si rovescia per quanto riguarda Metroweb.

La NetCo è infatti al 63% di e.Biscom, mentre AEM ne controlla solo il 33%. Questo vuol dire che i cittadini milanesi

sono proprietari del 33% della società che macina profitti e del 67% dei debiti di Metroweb, accumulati poichè la società sta costruendo fisicamente la rete in fibra ottica ed è costretta agli investimenti più onerosi.

Dal 2000 al 2003 Metroweb solleva migliaia di metri di manto stradale per posare 250.000 km di fibra ottica con 800 diversi cantieri a Milano e Provincia.

A marzo 2003 si consuma il divorzio tra Fastweb e Metroweb: e.Biscom e AEM si scambiano le quote di minoranza divenendo l'una proprietaria del 100% di Fastweb e l'altra di Metroweb. L'AEM

cede per 37 milioni di euro il 33% dell'impresa che in quel momento era il suo fiore all'occhiello per accollarsi tutti i debiti di Metroweb.

Perché Metroweb continua a vendere servizi a Fastweb ad un prezzo illogicamente basso? Non era tempo di preoccuparsi della voragine da 200 milioni che gravava per il 49% sulle spalle dei milanesi?

Il 3 agosto 2006 AEM e il fondo di private equity Stirling Square Capital Partners sottoscrivono un contratto quadro per la cessione da parte di AEM del controllo di Metroweb.

Il contratto prevede l'acquisizione del 100% del capitale di Metroweb da parte di Newco che sarà controllata da Stirling con il 76,47% e partecipata da AEM con il 23,53% (con un investimento di 8 milioni).

Il 5 settembre 2006 si incontro tra i vertici di AEM, ASM multiutility leader a livello europeo per la gestione dei servizi di Brescia e i rispettivi sindaci per delineare un percorso di fusione per creare un gruppo da 6 miliardi di capitalizzazione

Il 7 settembre 2006 arrivano cattive notizie da Bruxelles. L'avvocato generale

con la bresciana ASM, di cui si è iniziato a discutere in queste settimane, va in questa direzione— e Metroweb sembra non rientrare più nel core business dell'ex municipalizzata dell'energia.

A giugno i rumors diventano una certezza. Anzi, secondo alcune fonti ben informate l'accordo per la cessione di una quota di Metroweb tra il 70-75% alla società di private equity Sterling Square potrebbe arrivare entro l'estate.

Se gli analisti finanziari benedicono questa prospettiva, perchè aiuterebbe l'AEM a ridurre il proprio indebitamento netto, il nuovo Sindaco e il nuovo Consiglio comunale, eletti alla fine di maggio, iniziano a far trasparire un certo disappunto. Essi si trovano a dover fare i conti con un'operazione impostata sotto l'egida della precedente amministrazione —il cui responsabile si appresta, come ricordato poco sopra, a diventare Presidente di una partecipata di AEM—. La cessione ormai quasi scontata di Metroweb, diviene sempre più una complessa partita politico-finanziaria della quale sembrano sfuggire alcuni dei contorni. A molti sembra di trovarsi innanzi ad un fatto compiuto di cui il Consiglio comunale non sa nulla —nonostante il Comune sia l'azionista di riferimento di AEM— ma soprattutto i termini dell'operazione sembrano ricalcare quelli della primavera del 2003.

Infatti tre anni orsono AEM acquistò da e.Biscom il 33% di Metroweb a poco più di 37 milioni di euro, nel 2006, progettata di venderne al fondo inglese Stirling,

il 70% per 32 milioni. Inoltre mentre tre anni fa i debiti di Metroweb erano in ascesa oggi stanno scendendo mentre salgono gli utili. Nel 2005 i debiti di Metroweb ammontavano a circa 210 milioni di euro, mentre al 30 giugno di quest'anno sono scesi a 194, al contempo gli utili prima delle imposte sono saliti da 4,2 a 7 milioni di euro. Inoltre, secondo quanto detto dal Presidente di Metroweb alla Commissione bilancio di Palazzo Marino lo scorso 11 settembre, entro massimo sette anni la società rientrerà dai debiti ed inizierà a guadagnare. Quindi chi farebbe l'affare se AEM —che è per il 43% proprietà di tutti i milanesi— vendesse il 70% di una società in crescita per una cifra non tanto dissimile da quella versata per acquisirne solo il 33% quando Metroweb stava economicamente peggio?

Per il momento la vicenda è lunga dall'essere prossima ad una conclusione poichè sebbene il Sindaco abbia imposto uno stop alla vendita di Metroweb, il fondo Sterling è pronto a percorrere le vie legali e costringere il Comune di Milano al pagamento di pesantissime penali previste dal bando vinto dagli inglesi, tra i quali figurano però anche alcuni italiani, ex manager della DLJ, la banca d'affari che nel 1999 aveva curato il collocamento della azioni e.Biscom e successivamente di Fastweb.

della Corte, Poiars Maduro, si è espresso in termini negativi sull'attuale governance della multiutility milanese: "L'articolo 56 della Costituzione europea contrasta con una normativa nazionale che permette a un ente pubblico che è in possesso di quote azionarie del capitale di un'impresa privatizzata di conservare il potere di nomina della maggioranza assoluta dei membri del cda". In sostanza, l'avvocatura dell'Ue sostiene che il Comune di Milano non può continuare a esercitare il controllo all'interno della società attraverso la maggioranza dei consiglieri nominabili contravvenendo

inoltre al principio di libera circolazione dei capitali.

Il Comune di Milano con a capo il sindaco Albertini aveva provveduto infatti alla variazione dello Statuto di AEM per continuare a esercitare il controllo sul CdA nominandone i componenti nonostante non fosse più azionista di maggioranza. Cosa accadrà ora che è in vista la scalata ad AEM?

La risposta potrebbe essere racchiusa nella fusione tra AEM e ASM.

# PARTECIPATE SENZA PARTECIPAZIONE

## NELLA PARTITA DELLE MULTIUTILITY C'È UN GRANDE ASSENTE: LA PARTECIPAZIONE DEI CITTADINI

✦ Di Beniamino Piantieri

C'era una volta lo Stato che faceva i panettoni e il Comune che vendeva il latte. Sembra preistoria ma si tratta di una quindicina d'anni fa appena. Come in ogni favola c'era il cattivo, in questo caso la presenza ipertrofica del pubblico in economia, e il buono, il mercato che sarebbe arrivato sul cavallo bianco delle privatizzazioni.

Sappiamo tutti cos'è successo. Come in ogni favola che si rispetti hanno vinto i buoni e così lo Stato non fa più panettoni e il Comune non vende più il latte.

Da qualche tempo però anche i meno avvezzi al dibattito circa le politiche economiche hanno compreso che qualcosa non quadra, sia per il destino che molte privatizzazioni hanno avuto a livello nazionale, sia per il ruolo sempre più forte che gli enti locali stanno assumendo in quelle imprese che vengono chiamate utility, le quali non sono altro che le vecchie municipalizzate dei servizi comunali —acqua, energia, raccolta rifiuti—.

Dopo un quindicennio si assiste infatti ad una sorta di revival dell'intervento pubblico, questa volta però mascherato, come se le scorie della grande battaglia ideologica dell'inizio degli anni '90 avessero lasciato comunque un'ipoteca sul ruolo delle istituzioni nell'economia.

Concentriamoci sull'ambito locale e in particolare da una parte sulle vicende che toccano in parte il tema con cui abbiamo aperto questo numero di Chiamam Milano, ovvero l'affaire Metroweb-AEM, dall'altra la creazione della grande multiutility padana attraverso la fusione di AEM e la bresciana ASM.

Come risulta evidente l'epicentro strategico è l'Azienda Energetica Milanese, ex municipalizzata dell'energia, ma della quale il Comune è tuttora l'azionista di riferimento con 43,268%. Con un ricavo al 31 dicembre 2005 di tre miliardi e 155 milioni di euro (al 31 dicembre 2004 era di "appena" un miliardo e 885 milioni), un utile netto di 242 milioni di euro (era di 210 nel 2004), una capi-

itale netto investito alla fine dello scorso anno di quasi 9 miliardi e mezzo di euro (pressochè triplicato dal 2004), e un cash flow di un miliardo e 384 milioni di euro, AEM è una piccola gallina dalle uova d'oro. Non stupisce quindi che nel corso degli ultimi anni sia stata al centro di appetiti economici e scontri politici. Non meraviglia neppure che, data la rilevanza strategica delle reti di distribuzione di energia, le utilities stiano giocando sempre più un ruolo da protagoniste anche attraverso processi di accordo e fusione, come nel caso già citato della prossima fusione AEM-ASM. Ma se nel corso degli ultimi tempi, attraverso le utilities, a Milano come a Roma o in Emilia, stiamo assistendo ad un ritorno alle "partecipazioni statali" in scala comunale o metropolitana, ciò che deve preoccupare, non è tanto l'istituirsi di una regia pubblica su settori strategici —anzi, tenuto conto delle prove che hanno dato altri— bensì, la opacità del dibattito, la mancanza di partecipazione dei cittadini e addirittura del Consiglio comunale.

L'intricata faccenda della ventilata cessione di Metroweb da parte di AEM, prima decisa senza che il massimo organo dell'azionista di riferimento di AEM, cioè il Consiglio comunale, ne sapesse nulla, poi lo stop e adesso un mancanza chiarezza circa le prospettive per un'azienda come Metroweb, che —come diciamo più estesamente negli articoli di queste pagine— ha e può aver ancor più nel prossimo futuro un ruolo di primo piano, sta a dimostrare questa assoluta carenza di partecipazione pubblica riguardo le partecipazioni comunali.

Purtroppo non si tratta di un gioco di parole, ma di un copione che da troppo tempo si ripete, sull'urbanistica, sui servizi, e in questo caso su un capitolo che a molti cittadini che forse sembra meno vicino della costruzione di un parcheggio che stravolge un piazza, ma è molto, molto più importante.

# EDUCARIA: L'INQUINAMENTO... DA UN ALTRO PUNTO DI VISTA

✦ Di Andrea Taverna e Pamela Turchiarulo

Negli ultimi anni, con la continua crescita dell'interesse nei confronti delle problematiche ambientali e dell'inquinamento atmosferico in modo particolare, sono aumentate anche la precisione e l'accuratezza richieste nelle valutazioni dei reali livelli di qualità dell'aria. Le recenti disposizioni europee in materia di ambiente, hanno poi ulteriormente accentuato la necessità di determinare in modo esatto le quantità di sostanze

che l'utilizzo delle rilevazioni in remoto potesse rivelarsi interessante anche in campo ambientale.

Nella notte tra il 28 febbraio e l'1 marzo 2002, nell'ambito del Programma di Osservazione della Terra dell'ESA (Agenzia Spaziale Europea), dalla base spaziale di Kourou nella Guyana francese, è stato lanciato in orbita Envisat, il più grande satellite al mondo dedicato al monitoraggio ambientale, dotato a

le concentrazioni nelle varie aree del pianeta. Mentre tutti i rilevamenti che vengono effettuati sulla superficie terrestre possono dare delle descrizioni solamente locali della situazione riguardante la qualità dell'aria, i sensori spaziali ne consentono un monitoraggio globale efficace. Sulla base delle osservazioni effettuate negli ultimi 18 mesi, il satellite ha in particolare permesso la costruzione di una mappa atmosferica globale ad alta risoluzione dei livelli di biossido di azoto.

Quello dell'Agenzia Spaziale Europea non è tuttavia che uno dei numerosi progetti di telerilevamento per lo studio dell'inquinamento atmosferico attualmente in corso. Il CO.RI.S.T.A. (Consorzio di Ricerca su Sistemi di Telesensori Avanzati), ad esempio, nel 2003 ha progettato e realizzato un prototipo di lidar (una tecnologia installata a bordo di satelliti che sfrutta la luce laser per eseguire misure in atmosfera) innovativo, di piccole dimensioni, facilmente trasportabile e di costo ridotto, per il monitoraggio del particolato sottile. Ricerche condotte in Europa dall'Organizzazione Mondiale della Sanità e negli USA dal Dipartimento di Epidemiologia dell'Università di Baltimora, hanno infatti dimostrato come, per la salute dell'uomo, risultino particolarmente dannose le emissioni di PM10, particelle con una dimensione

lineare inferiore a 10 nm, in quanto queste riescono a penetrare facilmente nelle vie aeree provocando un incremento delle patologie dell'apparato respiratorio e cardiovascolare. Di qui la

ne della qualità dell'aria e dei correlati rischi per la salute attraverso l'impiego di sensori a bordo di satelliti. L'analisi della prima campagna sperimentale ad Atene ha rivelato una grande precisione

NEGLI ULTIMI ANNI NUMEROSI PROGRAMMI DI RICERCA PREVEDONO LO STUDIO DELLE POVERI SOTTILI MEDIANTE L'UTILIZZO DI SATELLITI. **ENVISAT, IL PIÙ GRANDE SATELLITE AL MONDO DEDICATO AL MONITORAGGIO AMBIENTALE, È DOTATO DI BEN DIECI STRUMENTI DIVERSI IL SATELLITE CAPISCE QUANTA DELLA LUCE SOLARE È ASSORBITA DAI GAS INQUINANTI E NE INDIVIDUA LE CONCENTRAZIONI NELLE VARIE AREE DEL PIANETA**

tossiche presenti nei diversi comparti ambientali, con particolare riguardo a quello atmosferico.

In tale ottica, negli ultimi anni sono stati avviati numerosi programmi di ricerca che prevedono lo studio di determinati inquinanti, prime tra tutti le poveri sottili in sospensione, mediante l'utilizzo di satelliti. Gli ottimi risultati ottenuti già in molti altri settori attraverso l'impiego della tecnica del telerilevamento, ha infatti indotto a credere

bordo di ben dieci strumenti scientifici diversi. Uno tra questi, SCIAMACHY, ha in particolare la funzione di registrare lo spettro della luce solare che penetra l'atmosfera. I risultati ottenuti sono poi vagliati per individuare le "impronte" di assorbimento spettrale da parte dei gas in sospensione. In altre parole, il satellite è in grado di capire quanta della luce proveniente dal sole è assorbita dai diversi gas inquinanti presenti in atmosfera e quindi di individuarne

I RILEVAMENTI SULLA SUPERFICIE TERRESTRE DANNO DESCRIZIONI LOCALI MENTRE I SENSORI SPAZIALI CONSENTONO UN MONITORAGGIO GLOBALE DEL PIANETA

LA PRECISIONE DEI RISULTATI PUÒ ESSERE ANCHE MAGGIORE RISPETTO ALLE MISURE DELL'INQUINAMENTO EFFETTUATE AL SUOLO.

necessità di tenerne sotto controllo le concentrazioni, soprattutto nei grandi conglomerati urbani, laddove l'emissione di grosse quantità di particolato da traffico veicolare, impianti industriali, centrali elettriche e riscaldamento casalingo, sottopone un grande numero di persone agli effetti dannosi di quello. Il progetto, finanziato dal Ministero dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca all'interno del programma europeo EUREKA, è stato proprio finalizzato al controllo del particolato atmosferico urbano mediante tecnica lidar. Nello stesso periodo ha preso avvio anche ICARO, un altro progetto triennale diretto dalla Commissione Europea con dieci partners di Grecia, Germania, Ungheria e Italia, che ha sviluppato un nuovo sistema di monitoraggio e gestio-

dei risultati rispetto alle misure dell'inquinamento dell'aria effettuate al suolo, illustrando la concentrazione delle particelle ultrafini anche a livello di dettaglio spaziale molto elevato.

I risultati ottenuti ad oggi mediante queste tecniche sono dunque sicuramente incoraggianti e le prospettive legate ai continui sviluppi delle tecnologie di analisi lasciano peraltro spazio ad ampi margini di miglioramento. Se si considera poi che le conclusioni di metodi di misurazione scientificamente solidi possono entrare a far parte di strategie economicamente vantaggiose di riduzione dell'inquinamento, davvero questa nuova prospettiva di osservazione lascia ben sperare.

# LE STRADE DELLA CALIFORNIA E I CANCELLI DI MILANO

segue da pagina 1

✦ Di Beniamino Piantieri

pensato all'automobile come mezzo di trasporto privilegiato.

Nello specifico del caso milanese e di un provvedimento come il ticket d'ingresso vi è un vizio d'origine che potrebbe portare ad attuare un provvedimento che rischia concretamente di non ottenere i risultati sperati e potrebbe ridursi soltanto ad un'operazione di cassa. Ciò perché manca una definizione strategica sia del contesto che dello strumento. Una misura così radicale infatti necessita anzitutto di una comprensione profonda di alcuni fattori determinanti la situazione attuale i quali, purtroppo, sono stati finora assenti da un dibattito pubblico tutto giocato sul versante "politico". I fattori sono almeno tre – e tenteremo di tratteggiarli in questo e nei prossimi due numeri di Chiamamilano – il ritardo infrastrutturale su alcuni dei principali assi di penetrazione del traffico in città, l'emigrazione di oltre quattrocentomila Milanesi verso l'hinterland e il resto della Regione nell'ultimo decennio e infine la definizione del ticket d'ingresso. Se non si tiene conto delle dinamiche e delle interrelazioni di questi tre ambiti non si riuscirà in alcun modo a comprendere se lo strumento è adeguato al contesto. Non esiste infatti uno strumento efficace in sé. Non esiste un intervento utile se avulso dal contesto cui deve essere applicato. Altrimenti l'unica prospettiva è quella di non dare alcuna scelta a chi si

troverebbe costretto a pagare per entrare a Milano. Infatti se a Londra una misura di questo genere si è potuta attuare è stato anche perché chi deve arrivare nella city dall'area metropolitana ha la possibilità di ricorrere all'ampia rete del trasporto pubblico su ferro.

Veniamo quindi al tema del ritardo infrastrutturale su alcuni dei principali assi di penetrazione cittadini. Ovviamente possiamo procedere solo per casi emblematici che però aiutano comunque a comprendere come senza una strategia articolata la strada che l'Amministrazione ha iniziato a percorrere rischia di rivelarsi a breve un vicolo sempre più angusto.

Pensiamo ad esempio a chi deve arrivare quotidianamente a Milano dall'area sud-est della Provincia, da Lodi e dal Cremasco. Da quella direttrice, attraverso le sole viale Puglie, via Marco D'Agrate e corso Lodi entrano quotidianamente a Milano circa 98.000 veicoli. La linea 3 della metropolitana che arriva a San Donato è da anni oggetto di proposte di prolungamento fino a Paullo. I sindaci di quell'area, da Peschiera Borromeo in giù lungo l'asse della Paullese, firmarono un paio d'anni fa un accordo di programma che per ora rimane solo un elenco di desiderata. Dal 1990 la linea 3 si ferma al confine sud-orientale di Milano, la statale Paullese è un ingorgo e le aree che avrebbero potuto ospitare il

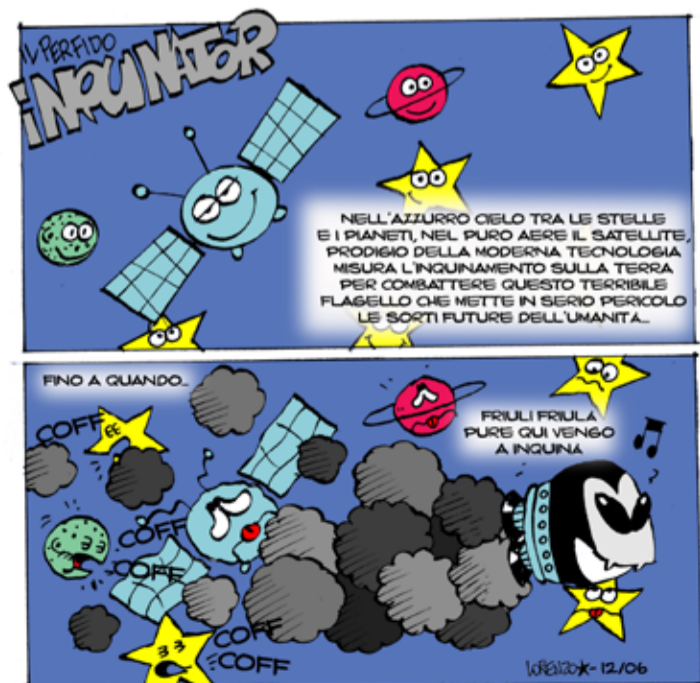
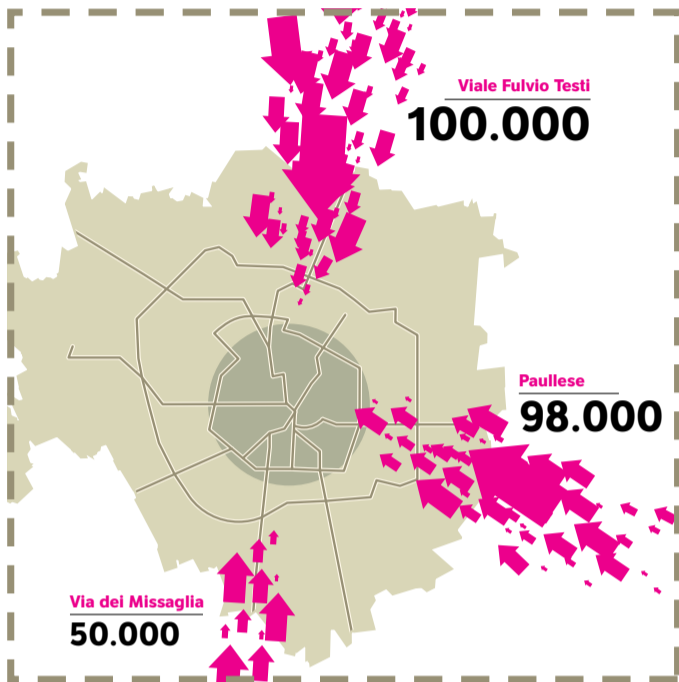
prolungamento in superficie della MM3 sono ormai in buona parte edificate.

Lo stesso dicasi per la direttrice che entra in Milano da sud-ovest e che dalla sola via dei Missaglia riversa in città circa 50.000 veicoli. Dopo un decennio di attesa la linea 2 della metropolitana ancora non arriva ad Assago, inutile chiedersi se in tempi ragionevoli possa essere solo ipotizzato un prolungamento verso Rozzano e oltre.

Il collegamento della metropolitana con l'altrettanto congestionata direttrice nord –quotidianamente dalle sole viale Fulvio Testi e via Enrico Fermi entrano a Milano oltre 100.000 veicoli– è un progetto: la linea 5 del metrò. La quale dovrebbe essere cantierizzata, salvo imprevisti, per la tratta Isola-Bignami all'inizio del 2007, invece non si sa quando per il tratto extraurbano, cioè fino a Monza-Bettola.

Se nel corso dell'ultimo quindicennio si fosse investito nella realizzazione di queste tre direttrici metropolitane potremmo contare un 25-30% in meno di veicoli in ingresso in città e soprattutto potremmo discutere di ticket d'ingresso come una misura percorribile per indurre le persone a scegliere il mezzo pubblico.

Oggi non potrebbero che scegliere di pagare.



Dalla mostra "Immagin'Aria" curata dal Centro Antartide

# LE VOCI DELLA CITTÀ

## IL RCO SUD E LA BARONA

(21-09-2006)

Barona / Ambiente / presente

La nostra città è depositaria di un'importante tradizione rurale che, grazie ad una campagna ricca e ad aziende efficienti, può continuare ad offrire ai milanesi beni di alta qualità, tutela dell'ambiente e valorizzazione della propria storia e cultura, nonché ampi spazi verdi in gran parte fruibili e percorsi ciclopedonali.

Dall'impegno dei monaci Cistercensi che bonificarono il territorio e lo resero coltivabile, con la creazione delle marcite, si rese possibile la produzione costante di foraggio e con esso l'allevamento del bestiame; successivamente, furono create le risaie tipiche del sud milanese, modellando il paesaggio e determinando modi ed abitudini di vita, alimentazione e cultura gastronomica.

Proprio alla fascia sud di Milano appartiene la storica zona della Barona, vasto territorio inserito nel Parco Agricolo Sud Milano, dove cascine, fontanili, fossi, canali, marcite e la stessa attività di coltivazione ed allevamento continuano a produrre beni di primaria necessità, tutelando allo stesso tempo il territorio.

Tuttavia, l'indifferenza per l'importanza ambientale, culturale e storica di questa località e la mancanza di una cultura del "valore di un territorio", fa sì che esso sia costantemente minacciato da progetti di interventi, viari ed edificatori, che nel tempo hanno sottratto aree verdi alla sua fruibilità e all'attività degli agricoltori.

In questo tratto della città numerose sono le testimonianze della vita agreste, come cascine e mulini, ma alcune di esse, in stato di abbandono, sono state sostituite da complessi residenziali con cubature spropositate, come nel caso della ex cascina Cantalupa; altre ancora sono, ad oggi, minacciate dalla speculazione edilizia, come la cascina Colomberotto.

Il problema delle cascine abbandonate nei dintorni di Milano è di notevole importanza storico-architettonica e, dato il loro rapido degrado, è anche di grande urgenza, da affrontare in modo sistematico tracciando un progetto per il loro possibile riutilizzo, attraverso un piano di finanziamenti dedicati al loro restauro architettonico: alla Barona gli esempi non mancano, come le cascine Monterobbio, Moncucco e Corio.

Per quanto riguarda l'esercizio dell'attività agricola, il Piano di Cintura Urbano 2 "L'Agricoltura in città", dovrebbe fissare gli ambiti destinati all'agricoltura, dando certezza a chi vive ed opera in questo territorio, ma non è così: da quello che ne sappiamo, altre aree verranno sottratte per realizzare "funzioni di interesse generale" quali nuove case di edilizia residenziale pubblica, il cimitero privato della zona sud - 165.000 mq di superficie al confine con i laghetti di Assago - ed altri interventi.

Abbiamo anche visto, recentemente, progetti di nuovi insediamenti in zona, sempre su aree agricole, per centinaia e centinaia di appartamenti e a questo si aggiunge l'impatto della nuova viabilità, dalla strada Parco, agli svincoli di Assago, al sovrappasso Gattinara e gli svincoli di cascina Caimera.

Degno esempio di come si toglie valore al territorio sarà il nuovo insediamento residenziale/commerciale di via Palatucci, progettato a ridosso della cascina Monterobbio e a lambire aree del Parco Sud; che dire poi, della decisione assunta dall'Amministrazione Comunale di utilizzare le aree a standard, destinate dal P.R.G. a servizi e verde, per edificare nuovi complessi residenziali: solo nella nostra zona le aree sottratte saranno una decina.

E tutto è cominciato con le disdette date agli agricoltori affittuari all'inizio del 2004.

Questo assedio, che viene da più parti, comporta il rischio di ridurre sempre più le aree destinate al verde ed all'agricoltura, funzione importante in questa area periurbana per la cura del territorio, dell'ambiente e della buona qualità di vita dei suoi abitanti.

Significativo è che, ad oggi, non esista un serio programma di potenziamento della campagna che circonda ed appartiene alla nostra città, che tenga soprattutto conto delle diverse realtà che al suo interno vivono e lavorano. Pochi finora sono stati gli interventi fatti e, comunque, sempre in modo improvvisato e casuale.

Senza un programma rigoroso per le aree verdi, da salvare o da coltivare, che definisca le priorità improrogabili, le attività da realizzare e le azioni nel tempo, ogni iniziativa, anche quella più degna di nota, diventa velleitaria e controproducente, sia perché non risolve il problema del verde e dell'agricoltura di Milano e della sua cintura periurbana, sia perché ne ritarda una giusta e coordinata

soluzione.

*Comitato Parco Agricolo Sud-Barona*  
Testo redatto da Lucia Fedeli e Angelo Valdameri

## MANTO STRADALE DISSESTATO

(20-09-2006)

Zona 4 / Trasporti / presente

il manto stradale della corsia di destra della via Cadore (direzione p.le Libia - incrocio con via Anfossi) è da tempo in condizioni di tale dissesto da risultare pericoloso.

Si chiede un urgente intervento di rifacimento.

## L'ESEMPIO DI LIONE

(15-09-2006)

Tutta Milano / Trasporti / presente

Bell'esempio da seguire quello di Lione! A Milano purtroppo però c'è ancora molto da fare, a partire dalle piste ciclabili e non solo. Lione è una città che da tempo attua drastiche politiche di riduzione del traffico automobilistico privato, dedicando persino intere vie alla sola percorrenza del mezzo pubblico. Tempo fa ho avuto modo di fare una breve chiacchierata con l'allora assessore alla mobilità e gli ho chiesto come fossero state accolte le varie limitazioni dai cittadini. Mi ha risposto: "Inizialmente con grandi critiche e anche dure opposizioni, ma dopo la verifica quotidiana dei risultati, con grande favore". Lo stesso è capitato con la congestion charge a Londra: il successo reale ne ha determinato il favore dell'opinione pubblica all'inizio scettica o addirittura ostile.

A Milano la situazione attuale è già talmente foriera di critiche e disagi che provvedimenti anche drastici sono diventati una necessità ineludibile. E se non si fa nulla, il peggio deve ancora venire.

*Patrizia Binda Basso*

## BICI

(06-09-2006)

Zona 1 / Vivibilità / presente

Nel solo mese di agosto ho forato 3 volte (di cui 2 in 3 giorni) per un totale di 30 E per riparazioni. Tutto questo accade perché il Comune di Milano ha deciso di allarga-

re i marciapiedi per impedire la sosta delle auto (che tuttavia esistono) ostacolare le biciclette, e favorire il proliferare dei locali bar. Questi occupano tutti i marciapiedi con tavolini, sedie, poltroncine (possibile tutte queste autorizzazioni di occupazione di suolo pubblico in queste dimensioni?) e soprattutto gli avventori si estendono tutto intorno praticando la loro attività preferita che è quella di rompere bottiglie e bicchieri lasciandoli in giro. Non trascurano nemmeno l'unica pista ciclabile esistente, cioè quel pezzetto in via Bertani all'arco della pace dove il bar d'angolo lascia tracce pericolose che nessuno pulisce.

Mi si vuole forse dire che sarà meglio usare l'unica macchinetta che possiedo, una vecchia panda non catalizzata che lascio volentieri a casa e uso solo per emergenze.

Purtroppo abito in corso Garibaldi (dal 1970) e anche lì il comune ha allargato marciapiedi, esteso i bar ed eliminato i parcheggi per i residenti. Gli altri, soprattutto di notte, fanno quello che gli pare, compreso entrare contromano per non essere intercettati dalle telecamere e ovviamente occupare posti rarissimi per altro destinati per lo più a carico e scarico, quindi alle 8 del mattino l'auto va usata per forza. Naturalmente le multe le prendono solo i residenti.

Ora mi domando perché tanto accanimento contro i residenti di zone ora considerate privilegiate? Personalmente ritengo che sia questo il vero degrado, non quello di prima, ora sembra diventata una vita d'inferno. Abito in Garibaldi e lavoro in Sempione dove i bar si stanno moltiplicando a vista d'occhio, e mi stanno togliendo il piacere (e la civiltà) di andare in bicicletta.

## UN'AREA GIOCO SULL'ACQUEDOTTO

(31-08-2006)

Zona 2 / Vivibilità / presente

Chiacchierando con chi vive il quartiere da più di cinquant'anni (!), ho scoperto che un tempo i bambini e le mamme di Cimiano si ritrovavano sullo spazio sovrastante l'acquedotto sito al centro di via Don Orione. A oggi invece tale spazio è chiuso e abbandonato per non chiare motivazioni... qualcuno ha più informazioni? si potrebbe proporre di riqualificare questi spazi che, anche per le

relazioni con i servizi vicinissimi (poliambulatorio, biblioteca, metropolitana, ecc.), non davvero una "risorsa"!

*Cristian*

### TICKET DI INGRESSO

(06-09-2006)

Tutta Milano / Trasporti / presente

Ho letto il vostro articolo sul ticket d'ingresso a Milano: bello. Fra le varie vergogne e incongruenze di questa città non c'è da dimenticarsi che mentre si propone la tassa per entrare, si progettano dei grattacieli al posto della vecchia Fiera collegati con un tunnel all'autostrada (già congestionata) che porterà in pieno centro qualche migliaio di auto in più ogni giorno. Il tutto mentre le aree dismesse in periferia, che potrebbero essere utilizzate per ospitare tutte le attività commerciali che portano ogni giorno in città qualche centinaio di migliaia di pendolari, continuano a essere utilizzate solo come discariche a cielo aperto e rifugi per chissà chi.

E come sempre non si incentivano mezzi che potrebbero snellire il traffico come quelli a due ruote, anzi messi dal presidente della Regione nel calderone dei veicoli inquinanti, si continuano a punire i quattro gatti che ancora hanno l'auto euro-0, ma si lasciano liberamente circolare colonne di tir senza alcun limite e autobus di linea degli anni (e quelli che l'Atm elimina dalle linee urbane finiscono sulle linee interurbane dove nessuno li vede).

*Matteo Tamagni*

*Comitato Motocivismo*

[www.motocivismo.it](http://www.motocivismo.it)

### METRO E MEZZI DI SUPERFICIE

(05-09-2006)

Tutta Milano / Trasporti / presente

A Milano sono stufa di respirare questa aria inquinata delle auto.

Bisogna potenziare i mezzi pubblici e creare delle metro di superficie.

Basta con lo stop delle auto a targhe alterne non è una soluzione, ma è solo una presa in iro.

### WRITERS

(29-08-2006)

Tutta Milano / Vivibilità / presente

Il carcere per i writers è forse una punizione eccessiva, ma vogliamo sempre essere permisivisti?

Teniamo presente che il 90% dei cosiddetti grafiti non sono altro che sgorbi senza alcun gusto estetico e tanto meno arte.

Io comincerei coll'aumentare e decisamente l'IVA sulla vendita delle bombolette spray e chi deve utilizzarle per lavoro potrà detrarre l'IVA mentre i ragazzotti dovranno accollarsela in pieno o meglio se la accolleranno i genitori di questi ragazzotti, che non hanno provveduto per tempo ad insegnare loro un buon senso civico ed il rispetto degli altrui diritti e proprietà.

Poi si potrà pensare a non infliggere loro la galera, ma semplicemente impiegarli in servizi utili come quello, perchè no, di pulire gli sgorbi sulle pareti delle proprietà pubbliche e private con i quali loro o i loro amici hanno coperto tutta o quasi la città. Quello che a mio avviso è da combattere è

il permissivismo più assoluto e la completa indifferenza per i diritti degli altri. Ci sono sono i loro, senza doverli di qualsiasi genere e qualsivoglia rispetto della gente e della città in cui vivono.

Non sono tenero verso questa categoria di gente come si può evincere da quanto sopra ho scritto, ma è un fenomeno che va affrontato con decisione ora sperando che non sia troppo tardi.

Cordialmente.

*Bruno.*

### URGE FONTANELLA

(17-07-2006)

Zona 3 / Vivibilità / presente

ciao, nei giardinetti vicini a casa che io e i miei amici frequentiamo x giocare a pallone ci sono anche molti bambini e anziani e tutti si lamentano per la mancanza di una fontanella ,anche solo per lavarsi le mani e bere un sorso di acqua fresca ,noi portiamo una bottiglia di acqua quando andiamo a giocare ma, dopo un quarto d'ora con il caldo che fa non e' piu' bevibile .....ringrazio e confido nel buon esito della mia richiesta.

*Dario*

### CORTILE DIMENTICATO ...

(27-06-2006)

Zona 1 / Ambiente / presente

In una bellissima via del centro storico milanese esiste all'altezza del numero civico 17 un cortile completamente abbandonato. Sembra una piccola giungla con tutto di più ..sterpaglie, ortiche, animali di tutti i generi e ovviamente cornacchie ..

tutto questo porta oltre che degrado anche sporcizia e ZANZARE ...

Nessuno a Milano se ne occupa?

Nel vicino ex garage poi si formano in continuazione pozzanghere stagnanti, ovviamente culla naturale per le ZANZARE...

E anche qui tutto è lasciato al degrado ...

AIUTOOOO ... Chi potrebbe dare una mano a fare pulizia?

Siamo tra il Duomo e il Castello Sforzesco .. dove una volta esisteva un magnifico giardino.

*Maly Foschi*

### AREA DI VIA SODERINI 24

(10-06-2006)

Lorenteggio / Ambiente / presente

Cronistoria di un disastro: la sparizione della più vasta area verde di Milano sud-ovest dove c'era l'ex vivaio della Regione, area in gran parte a piano regolatore a verde comunale.

Sull'area dell'ex vivaio costruiranno un nuovo palazzo per la Provincia, un auditorium e un parcheggio interrato, oltre al Palazzo dell'Innovazione della Camera di Commercio.

18/2/03 - La Giunta Provinciale (Colli) approva la realizzazione del Polo provinciale della Formazione e del Lavoro di via Soderini e indice, d'accordo con la Regione, un concorso internazionale di progettazione per realizzare la nuova sede del CFP di via Adriano, laboratori, servizi e strutture nonché spazi ed uffici per le strutture dell'Ente.

18/3/04 - Il Consiglio Provinciale approva il trasferimento di proprietà dalla Regione alla Provincia del complesso di via Soderini

24 in seguito al conferimento di funzioni in materia di formazione professionale (Giunta Colli)

3/12/04 - Il Concorso è vinto dall'arch. Dante Benini che presenta un progetto preliminare (vedi fotografie sul sito <http://www.europaconcorsi.com/db/pub/scheda.php?id=5671>)

15/12/04 - La Giunta Provinciale (Penati) approva il progetto preliminare per 37 milioni di euro con inizio lavori nel gennaio 2006.

21/7/05 - Il Consiglio Provinciale approva un accordo di programma con la Camera di Commercio che prevede la vendita di un'area di 2400 mq al confine con il parco pubblico di via Strozzi, dove era previsto un campo sportivo che viene eliminato, per la costruzione del Palazzo dell'Innovazione su 8000 mq.(10 piani in altezza?)

22/6/05 - La Commissione Edilizia del Comune di Milano approva il progetto preliminare.

21/11/05 - La Giunta Provinciale (Penati) approva il progetto definitivo per 45 milioni di euro con inizio lavori nel settembre-ottobre 2006, con numerose modifiche rispetto al progetto preliminare (aumento di 1600 mq per spazi tecnologici e 3500 mq per funzioni pubbliche di eccellenza e relativi parcheggi nella struttura ipogea.

16/2/06 - La Provincia chiede al Comune il permesso di costruire (attualmente, stato interrotto).

2006 - La Camera di Commercio indirà un concorso internazionale per il progetto del Palazzo dell'Innovazione che ospiterà l'Agenzia nazionale della ricerca al servizio delle imprese con un costo di 30 milioni di euro. I lavori inizieranno entro nel febbraio 2007 e termineranno nel febbraio 2009.

Sono previsti 10.000 mq di slp, un'autorimessa interrata di 5000 mq, un parco pubblico di 2000 mq, interventi sui giardini pubblici comunali adiacenti di 13.000 mq..

*Angelo Valdameri*

### ROTONDA

(09-06-2006)

Barona / Trasporti / presente

Stanno costruendo rotonde in tutta la zona (l'ultima, in ordine cronologico, quella dove arriverà la nuova strada da Buccinasco, dietro il plesso scolastico di via Tre Castelli.)

L'unico posto dove non viene fatta la rotonda è quello dove sarebbe più necessaria. Mi riferisco all'incrocio di Via Tobagi con la via Parenzo. Servirebbe, oltre che a limitare la velocità delle auto (ricordo che 100mt. più avanti c'è una scuola materna e asilo nido NON segnalati in nessun modo!), anche a permettere a chi abita in via Tobagi lato numeri dispari e arriva da via Santa Rita di poter girare in tutta sicurezza per tornare indietro (ad oggi quasi tutti effettuano la svolta in contromano approfittando del semaforo rosso. E' comunque una manovra pericolosa a rischio di incidente!).

Secondo me (e secondo molta altra gente che vedrebbe di buon occhio una rotonda) è una cosa fattibile senza nemmeno stravolgere più di tanto la zona.

Speriamo in bene.

*Paolo*

## CARE LE MIE DONNE...

✿ Di Milly Moratti

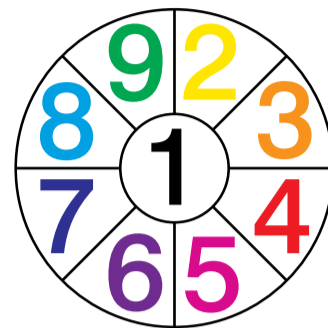
Un pomeriggio dell'estate che ci ha da poco lasciati ci ha regalato uno spettacolo teatrale del tutto particolare: il "Rosetum" era gremito di teste bianche che agitavano i loro ventagli, per assistere a "Frammenti di memorie", la storia raccontata dalla semplicità dei ricordi di un gruppo di donne vecchie, senza volere fare sconti all'età neppure negli aggettivi. Le quevo conosciute al centro di via Ogetti, mentre lavoravano con grande entusiasmo all'allestimento: preparavano le pigotte, le bambole di pezza, con cui avrebbero recitato. Cucivano gli abiti così come se li ricordavano nella loro infanzia: tutte vestite da "giovani italiane", con la gonna nera e la camicetta bianca. Sul palcoscenico le bambole erano abbracciate e trattate da quelle vecchie bambine con la cura che si riserva al gioco che i aveva appena portato Gesù Bambino o che sapevi che era costato tante notti di lavoro segreto a mamma o a papà. Le mani incatenate dall'artrite, le schiene piegate dall'osteoporosi diventavano d'improvviso più leggere: non si raddrizzavano, ma era come se il peso fosse più lieve, come se l'anima la vincesse su quel corpo ostile, e si riprendesse la sua libertà di sentirsi come una volta, senza vergogna. Ho pensato alla mia mamma, e a come l'avevo violentata non volendo riconoscere la sua vecchiaia, volendo raddrizzare a tutti i costi la stortura delle sue ossa, colmare i suoi improvvisi vuoti di memoria, le sue incertezze, anche la sua paura della morte. La dolcezza con cui quelle vecchie donne portavano i loro seni ormai appiattiti, le spalle in una posizione che aveva ceduto da tempo alla statica corretta, le gobbe che si erano ormai insediate stabilmente, tutta quella dolcezza era il riscatto dall'imperativo categorico "Sii giovane" propagandato dal mondo tutto intorno. Erano state giovani nel periodo sbagliato per poterne cogliere spensieratamente i vantaggi: la guerra era stata per loro una realtà: tornare dal rifugio, aprire la porta di casa felici che ci fosse ancora, e vedere il cielo al posto del soffitto crollato: non discutevano di tensioni internazionali, non di guerre economiche in guanti bianchi, ma semplicemente dicevano: la guerra non si deve fare perchè noi l'abbiamo vista, e vorremmo dirlo ai giovani di adesso. La Liberazione era poi per tutte un fatto personale, prima che una data sui libri di storia: per una addirittura il 25 aprile aveva coinciso con la liberazione da un marito sposato troppo in fretta. Ma quanto amore per quei tempi difficili, e anche limitativi della libertà personale: una vecchia ragazza sfiorava amorosamente la divisa del padre ferroviere, che riviveva, fissato in una splendida giovinezza, nel corpo di un mimo con i lineamenti sbiancati. Tornava, nella descrizione minuziosa della stoffa, della lucidatura degli stivali, del cappello portato con eleganza, tutto l'orgoglio innamorato per quell'uomo bellissimo che era suo padre. Si può essere l'idolo di una ragazza anche se si è ferroviere e non attore o cantante. O forse adesso è diverso e i nipoti cercano altre prove esempi da seguire. Chi ascolta la lezione di queste nonne bambine?

# 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: negozio@chiamamilano.it



## LA CASSETTA DEGLI ATTREZZI DEL NEGOZIO CIVICO

Come dicono i saggi, "non si smette mai di imparare" e al Negozio Civico è diventata la parola d'ordine.

Come ogni officina, anche il Negozio Civico CHIAMAMILANO ha oliato i motori e preparato i ferri del mestiere, proponendo ogni giorno incontri, momenti di dibattito, di formazione e di gioco, ovvero gli STRUMENTI DI CITTADINANZA.

Non vi preoccupate, non si tratta di martello e scalpello, ma di occasioni in cui il Negozio Civico vi offre la possibilità di partecipare a momenti di con-

fronto (dibattiti e conferenze stampa), di aggregazione (il gioco degli scacchi e l'uso di un luogo di sosta), di cultura (corsi gratuiti e incontri di formazione), senza dimenticare gli sportelli che tutti i giorni aspettano le domande e le proposte dei cittadini.

Ma andiamo con ordine.

In relazione allo sportello di mediazione culturale, da martedì 26 settembre sono iniziate le lezioni bisettimanali di lingua e cultura araba. Il corso è tenuto da un insegnante madrelingua che si mette a disposizione ogni martedì e venerdì

dalle 18.30 alle 20, il corso terminerà solo con lo sbocciare delle prime gemme primaverili. Durante la prima lezione è stato introdotto, oltre all'alfabeto, anche i primi cenni della cultura araba, cominciando dalle affinità con le lingue e le culture dei paesi medio orientali.

Ma le sorprese non finiscono qui: alla stessa ora, sempre la Negozio Civico di Largo Corsia dei Servi, potrete partecipare al corso di formazione "Questioni di Stile". Tutti i martedì fino al 28 novembre l'AceA in partnership con Cast (Centro per un Appropriato Sviluppo

Tecnologico), Fondo per la terra Onlus, Cooperativa Totem (all'interno del Bando Promozione all'educazione ambientale, di Fondazione Cariplo), vi parlerà di ecologia, turismo sostenibile, finanza etica, architettura, sviluppo eco-compatibile e agricoltura biologica con ospiti di eccezione: Andrea Distefano, Sergio Introiti, il senatore Luis Del Roio e altri ancora. Se siete invece alla ricerca di un momento di svago, l'Associazione Scacchistica milanese vi aspetta tutti i venerdì per una partita con i maestri di scacchi ed un prezioso consiglio sulle

strategie e i tempi della partita perfetta (ogni venerdì dalle 14,30 alle 16.30). Aspettando il disgelo, subito dopo le feste natalizie, amplieremo il calendario con un laboratorio di fotografia ed un corso di video digitale, per affinare tecniche e svelare i trucchi del mestiere a principianti e appassionati.

Sono ancora in via di definizione la seconda edizione del Corso di Lingua Italiana dei Segni, il corso di fumetti e di disegno.

Per l'appunto, non si smette mai di imparare!

## APPUNTAMENTI OTTOBRE

3 ottobre 2006  
ore 12.00

La Corsa di Swize Kondhile

Conferenza stampa dello spettacolo "La Corsa di Swize Kondhile" in calendario alla Triennale che si pone come testimonianza della possibile pacificazione tra persone divise da odi razziali, etnici e religiosi, attraverso un dialogo partecipato, aperto e dinamico, tra etnie, culture, religioni ed esperienze personali e culturali diverse.

10 ottobre 2006  
ore 18.30

Il denaro come bene etico

Relaziona Andrea Distefano e Sabina Siniscalchi. In occasione del corso di formazione "Questione di Stile", l'AceA propone 10 serate di formazione ad ingresso gratuito in partnership con Cast (Centro per un Appropriato Sviluppo Tecnologico), Fondo per la terra Onlus, Cooperativa Totem, promosso da Fondazione Cariplo.

21 ottobre 2006  
ore 15.30

La comunicazione verbale e non verbale

Primo incontro tematico sulla comunicazione a cura del Team del sorriso iscritti alla Global Trainers and Consultants, tema dell'incontro saranno le tipologie di comunicazione e le ripercussioni sulle interazioni quotidiane

25 ottobre 2006  
ore 19.00

Imparare a Vivere per tutta la Vita

Il Centro Nuovo Umanesimo introduce la filosofia antica nell'accezione di pratica di vita volta alla cura dell'anima e alla terapia delle passioni; si proporranno alcuni esercizi volti alla riflessione autobiografica che ciascun partecipante sarà invitato a sperimentare su di sé, sia personalmente attraverso la scrittura sia in gruppo.



Il negozio civico durante i tornei di "GioChiamamilano"

## SPORTELLI GRATUITI

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

Lunedì	Martedì	Tutti i Mercoledì	Giovedì	Venerdì	Sabato	Domenica
		16.00/18.00 Orientamento legale diritto di famiglia				
16.00/18.00 PIT servizi tutela dei consumatori	13.00/14.00 Orientamento legale diritto al lavoro	1°e 3° del mese 18.00/20.00 Aiuto mobbing				
18.00/20.00 Laboratorio video arte	18.30/20.00 Corso di lingua e cultura araba	2° del mese 16.00/18.00 Banca del tempo	16.00/18.00 Mediazione culturale	18.30/20.00 Corso di lingua e cultura araba	12.00/13.30 Orientamento legale	