

SOMMARIO

2

IL PARCHEGGIO CHE
NON S'AVEVA DA FARE

4

SMOG, SE IL BUON ANNO
SI VEDE DAL ...

6

ORE D'ARIA

7

LE VOCI DELLA CITTÀ

8

CHIAMAMILANO NEGOZIO

STRANO MA VERO

Passato il decennio albertiniano a Palazzo Marino si sono finalmente convinti che l'inquinamento non è un'ineluttabile calamità naturale bensì un fenomeno dovuto alle attività umane e tra queste soprattutto al traffico. Pertanto ha cause precise e possibili rimedi, a condizione che li si voglia mettere in atto. Così, in attesa dei sempre auspicati, attesi e di là da venire provvedimenti strutturali, il Comune ha messo in campo il provvedimento emergenziale: stop di dodici ore ai veicoli privati pre Euro 1 e Euro 1, nonché ai motorini a due tempi Euro 1. Si tratta, secondo le stime del Comune, del 15% del parco veicoli circolante il cui fermo, secondo gli ottimistici auspici dell'Assessore alla mobilità dovrebbe abbattere addirittura il 50% delle emissioni di PM₁₀.

Per il momento l'abbattimento sembra assai lontano dal 50% annunciato. Forse perché a sorvegliare sul rispetto dell'ordinanza sembra vi siano 25 vigili per turno?
15, 25, 50: forse non respireremo meglio, ma si può giocare un terno e magari comprarsi un'auto nuova, naturalmente Euro 5, così da sfuggire ad ogni blocco.

È ORA DI SCEGLIERE ARIA

POLVERI SOTTILI: I PROVVEDIMENTI SIMBOLICI O D'EMERGENZA LASCIANO IL TEMPO CHE TROVANO. SI CHIEDA UNA VOLTA PER TUTTE AI CITTADINI SE PREFERISCONO CONTINUARE AD UTILIZZARE IL MEZZO PRIVATO O TUTELARE LA PROPRIA SALUTE E QUELLA DEI PROPRI FIGLI

> Di Ettore Pareti

Puntuale come i saldi invernali dopo la Befana, l'emergenza polveri sottili ritorna al centro del dibattito pubblico. Non che a dicembre a Milano si sia respirata aria di alta montagna, anzi.

Diamo i numeri, come del resto facciamo da oltre quattro anni; i numeri di quella che non è più un'emergenza poiché tale è una situazione imprevista, imprevedibile e per la quale non ci sono rimedi preventivi. Diamo i numeri del male cronico che attanaglia la nostra città ma al quale sembra ci siamo assuefatti accettandone anche i rischi più gravi, cioè quelli che colpiscono i bambini e sono il continuo aumento di patologie respiratorie, il moltiplicarsi abnorme di asma e allergie, la riduzione della crescita polmonare che esporrà i bambini di oggi a gravi malattie in età adulta.

Diamo i numeri quindi poiché da questi bisogna necessariamente partire.

35 giorni di superamento della soglia di 50 microgrammi per metrocubo di PM₁₀. È il limite imposto dall'Unione Europea secondo la quale in un intero anno non si può superare la soglia dei 50 microgrammi per più di 35 giorni. Questa sorta di bonus Milano se lo è giocato nei primi 40 giorni dell'anno. 102,66 e 68,31 microgrammi al metrocubo: sono le medie giornaliere di gennaio rispettivamente di PM₁₀ e PM_{2,5}, entrambe attestata al doppio delle rispettive soglie limite (50µg/m³ per il PM₁₀ e 35µg/m³ per il PM_{2,5}).

Nei 60 giorni che vanno dall'11 dicembre 2006 all'8 febbraio 2007, il 90% dei giorni ha registrato sopra la soglia dei 50µg/m³ di PM₁₀ con una media giornaliera di 89,4µg/m³ e il 50% -cioè ben 30 giorni- hanno registrato valori al di sopra dei 100µg/m³ e 10 sopra i 150µg/m³.

Il lieve capogiro che avete in questo momento forse non è dovuto al turbinio di cifre, bensì all'aria che state respirando, o all'essersi resi conto, cifre alla mano, di ciò con cui state riempiendo i polmoni. L'abbiamo detto all'inizio: non si può parlare di emergenza. Siamo infatti innanzi, o meglio immersi in una situazione che continua da anni ad essere identica a se stessa, quasi come se oltre alla naturalità del ciclo delle stagioni -sempre meno naturale ormai proprio a causa di quello che le attività umane riversano nell'atmosfera- si fosse ormai fissata anche una naturalità del ciclo dell'inquinamento e nella fattispecie delle polveri sottili: una stagione grigia che ammonta

Continua a pagina 3

DIRITTO D'ASILO?

ASILO NIDO DI VIA D'ANNUNZIO, GENITORI PREOCCUPATI PER IL FUTURO E ANCOR PIÙ PER IL PASSATO

> Di Beniamino Piantieri

Per raccontare questa vicenda bisogna fare un passo indietro di tredici mesi. Gennaio 2006: due "educatrici" dell'asilo nido comunale di Via Cisalpino, gestito dalla Cooperativa Nuova Assistenza, vengono accusate di maltrattamenti nei con-

fronti dei bambini. Accuse pesantissime che andavano dagli insulti alle minacce fino alle percosse. Bambini tra i quindici mesi e i tre anni apostrofati, secondo le accuse, con espressioni del tipo "sei un cretino, uno scemo, uno stupido",

minacce come "stai attento che finisci male" e poi schiaffi sulla testa, calci sulle cosce e i glutei. Per completare il quadro aberrante le due "educatrici" punivano i piccoli rinchiudendoli in uno sgabuzzino buio e li costringevano a ingoiare il cibo

Continua a pagina 3

IL PARCHEGGIO CHE S'AVEVA DA FARE

VIA AMPÈRE: DOPO UNA VICENDA DECENNALE, ANNI DI LAVORI, PROTESTE E DANNI, IL PARCHEGGIO NON C'È. IN COMPENSO, EDIFICI "RUOTATI", PAVIMENTI LESIONATI, CREPE STRUTTURALI E MILIONI DI EURO DI DANNI CHE PAGHERANNO TUTTI I MILANESI

> Di Fabio Davite



Inizia anni fa questa brutta storia. È la storia del parcheggio sotterraneo nell'area delle vie Ampère e Compagni, zona Città Studi. Solo uno delle varie decine di parcheggi approvati nel corso della lunga stagione dell'amministrazione Albertini nell'ambito del PUP (Piano Urbano dei Parcheggi). Parcheggi spuntati come funghi, se solo i funghi crescessero nella direzione opposta a quella cui siamo abituati a pensare. Avremo modo di ripercorrere le tappe di questa storia fin dall'inizio, ma ciò che occorre subito dire è che dopo una vicenda decennale, all'inizio del 2007, dopo anni di lavori, proteste e danni, il parcheggio non c'è. In compenso, un gigantesco cratere a cielo aperto squarcia il panorama. Di più. Edifici che si sono spostati o meglio "ruotati", come dicono le perizie. Da mesi ormai si sono aperte crepe in diversi appartamenti. Cantine allagate, tubature dissestate, enorme disagio per gli inquilini. 100.000 e rotti euro di danni accertati dalle autorità competenti, un altro milione facilmente prevenibile, altri ancora non dimostrabili, forse incalcolabili; senza contare poi danni morali ed esistenziali.

Chi pagherà? Facile prevederlo: il Comune, di Milano, cioè i cittadini. Risarcimento pubblico per opere di pubblica utilità. Dov'è l'opera? E come si è deciso

che fosse di pubblica utilità? Il parcheggio in questione si snoda sotto tre vie strette ma importanti, ancor più per chi in quella zona ci vive e per chi proprio sopra ci risiede. Via D'Ovidio, via Ampère, via Compagni: ci sono diversi condomini. C'è l'ingresso prestigioso della Facoltà di Architettura con le sue aule interrato, e c'è il Teatro Leonardo col suo palco, anch'esso interrato. E poi i residenti, le 20.000 persone ogni giorno percorrono a piedi via Ampère e dintorni per andare a prendere la metropolitana in piazza Piola. Da anni il transito pedonale è gravemente ostruito. C'erano antichi alberi d'alto fusto, una piccola risorsa verde in una zona già angustiata dall'inquinamento. Espiantati. Ai lati, edifici di vecchia data, dalle fondamenta fragili, costruiti con materiali di seconda scelta e in regime di economia ma che, prima dell'inizio dei lavori erano, perfettamente stabili mentre ora "ruotano". Più in giù, tre piani più in basso, a 11,5m di profondità, c'è la falda freatica data in risalita. Il quadro della situazione e i rischi connessi al progetto, che inizialmente prevedeva solo 120 box su tre piani (ma c'era un *almeno*), erano chiari. Bastava prendere in considerazione le argomentazioni propositive di quei cittadini residenti che fra il 1998 e il 1999 si erano mossi per tempo riunendosi in comitato e attivandosi per limitare i

danni di un progetto che si rivelerà puntualmente scellerato. Avevano proposte alternative e intelligenti. Inascoltate. Torniamo a quasi un decennio fa. Dal 1999 al 2002 tutto tace. Come molte delle gare per i parcheggi sotterranei, anche quella che prevedeva la concessione del suolo in via Ampère subisce una sospensione per effetto dei vari ricorsi al TAR. Nel mezzo, oltre all'entrata nel nuovo millennio, c'è il passaggio dalla suddivisione di Milano in 20 circoscrizioni a quella in 9 Zone. In quel lasso di tempo molta della memoria amministrativa dei Consigli circoscrizionali subisce un trauma da trasloco: carte irreperibili, passaggi di consegne; cambiano i Consigli di Zona sebbene non le maggioranze che li compongono; cambiano i consiglieri ai quali intanto è stato sottratto potere e la possibilità di avvalersi di consulenti tecnici competenti in grado di coadiuvarli nelle loro funzioni di controllo. In compenso tecnici dell'amministrazione accumuleranno commesse extra per vigilare sui futuri cantieri. Compensi decisamente remunerativi, stabiliti secondo un meccanismo che di fatto colloca i responsabili e l'istituzione che rappresentano in un rapporto di subalternità rispetto alle imprese concessionarie. Nel marzo del 2002 la svolta. L'allora Sindaco Albertini, forte di *poteri speciali* che lo qualificano a *Commissario per l'Emergenza Traffico*, sblocca insieme ad

altre anche la gara di via Ampère/Compagni affidata alla Cooperativa Eugenia V. Ma il progetto intanto è cambiato: il parcheggio è diventato di sei piani, i box più che raddoppiati. Nel settembre successivo, in una seduta per nulla pubblicizzata, il Consiglio di Zona3 ratifica: la maggioranza di centrodestra procede compatta, l'opposizione si rivela, nel migliore dei casi, distratta. Nel 2003, partono i lavori e solo di fronte all'emergenza conclamata dei primi danni, il progetto viene modificato: leggermente ridotto di profondità, prevede un piano in meno e un paio di metri rubati al terreno di copertura (rimane ora un misero metro che non permetterà l'auspicata e necessaria ricollocazione del verde se non nella misura di qualche aiuola e cespuglio ornamentale). In compenso la cooperativa, che deve recuperare i costi legati alla realizzazione travagliata dell'opera, ottiene che il parcheggio venga allargato in orizzontale per estendersi lungo la direttrice Sud di via Ampère. Recuperate le cinquanta unità perse per la variazione e guadagnate altre cinquanta. I box si moltiplicano. Il cantiere si espande. I tempi si allungano. I disagi aumentano. Il parcheggio non c'è. Attualmente i lavori vanno avanti a rilento, secondo quest'ultima variante. I tempi effettivi di realizzazione, i danni arrecati agli edifici circostanti, la reale

utilità dell'opera e il l'impatto sulla zona rimangono delle incognite per tutti. La previsione è che i tempi saranno ancora lunghi, i danni, che finiranno per essere messi in conto al Comune (e ai cittadini tutti), sono già ingenti e supereranno abbondantemente la quota di copertura stipulata a suo tempo con l'assicurazione. Sulla reale utilità dell'opera e l'impatto, preferiamo lasciare ai cittadini il giudizio, ripromettendoci di raccogliere in futuro le loro testimonianze, in attesa di vedere cosa succederà lì a due passi, in piazza Leonardo, dove si prospetta la realizzazione di un parcheggio di interscambio. Nel frattempo, a chi volesse farsi un'opinione approfondita su quello che è accaduto in questi anni in via Ampère, consigliamo di leggere pure le obiezioni presentate dai cittadini stessi in sede consiliare, oltre alle perizie e i referti dei procedimenti giudiziari. Si scoprirà che il caso del parcheggio Ampère/Compagni è un esempio paradigmatico, certo non unico, della necessità per la cittadinanza milanese di elaborare un'efficace strategia di attuazione della cosiddetta democrazia partecipativa, che permetta ai cittadini di esprimere le loro opinioni nelle opportune sedi decisionali e che sia in grado di considerarne le istanze e il bagaglio esperienziale, oltre che riconoscere i diritti dei residenti. A chi solleva il dubbio della referenza verso



È ORA DI SCEGLIERE L'ARIA

segue da pagina 1

la Pianura padana da ottobre ad aprile. Quindi veniamo alla domanda cruciale: che fare? L'unico dibattito che vale la pena continuare e approfondire. Anche perché –proprio per quella “naturalità” del ciclo dell'inquinamento di cui si è detto– i numeri, per quanto incontestabili e drammatici, non fanno più notizia, come non fa notizia che lo smog a Milano accorcia di un anno l'aspettativa di vita e che nel 2006 ben 800 decessi sono imputabili alla pessima qualità dell'aria che rende mortali patologie respiratorie croniche altrimenti gestibili.

Che fare, dunque? La risposta a questa domanda da mesi occupa il dibattito pubblico e politico, ma tra un provvedimento emergenziale e uno simbolico, la soluzione sembra lontana. È vero: il problema è complesso, gli attori in campo e gli interessi in gioco sono molti e spesso guardano in direzioni diverse. Ma oltre al buon esempio del blocco “padano” che interesserà ben sei regioni del nord il 25 febbraio, o all'esperimento dello stop ai veicoli Euro1 e preEuro1 applicato a Milano dalle 8 del mattino alle 20 cosa si può e si deve fare. Oltre i sempre attesi investimenti sulla mobilità sostenibile, che fare? Il 25 febbraio il blocco delle auto su quasi tutto il territorio del nord Italia è un

segnale certo, ma dal giorno dopo tutto tornerà come prima. Lo stop alle auto più inquinanti voluto da Palazzo Marino, nonostante sia stato presentato come capace di ridurre del 50% le emissioni di polveri sottili fermando solo il 15% delle auto, si sta rivelando un pannicello tiepido –i dati dimostrano un calo meno che trascurabile delle concentrazioni che continuano a rimanere spesso ben sopra i 100 microgrammi–.

Forse è il caso di scegliere davvero una volta per tutte quale modello di mobilità e di sviluppo vogliamo. Una scelta che mai come in questo caso deve essere presentata e lasciata a tutti i cittadini. In questo caso le istituzioni, i decisori politici e coloro che contribuiscono a informare e formare la pubblica opinione dicano prima chiaramente che di polveri sottili si muore e che la qualità dell'aria di Milano sta ipotecando la salute delle generazioni future, dopo si chieda chiaramente se pur di continuare a muoversi liberamente ognuno con la propria auto –mai nella storia vi fu un modo meno economicamente efficiente– i cittadini sono disposti ad assumersi non il rischio, bensì la certezza dei danni alla salute.

Se così fosse possiamo pure spegnere tutti i rilevatori di polveri sottili.

DIRITTO D'ASILO?

segue da pagina 1

che facevano cadere per terra. La scoperta sconvolgente viene fatta grazie alla denuncia di una bidella che filma i maltrattamenti con il proprio telefonino e si precipita dalla polizia.

Il clamore è ovviamente molto: genitori sconvolti, la polemica rovente. Il Comune si costituisce parte civile al processo contro le due educatrici.

Torniamo ad oggi. Da gennaio di quest'anno l'asilo nido comunale di viale D'Annunzio cambia gestione e viene affidato alla Cooperativa Nuova Assistenza la quale vince regolarmente la gara per l'appalto n°52/2006 che prevede la fornitura di “servizi a contenuto didattico e dei servizi complementari per il funzionamento del nido d'infanzia di via D'Annunzio dall'8 gennaio 2007 al 31 luglio 2009”.

Secondo i genitori dei bambini che frequentano il nido di via D'Annunzio questa periodizzazione è alquanto strana “Solitamente nei casi in cui il contratto di gestione scade nel corso dell'anno scolastico –ci hanno detto alcune mamme– il Comune lo proroga fino a giugno. In questo caso ci è stato fatto capire, in uno degli incontri con i dirigenti dell'Assessorato, che c'era una precisa volontà politica di non prorogarlo, nonostante in precedenza ci fosse stato detto il contrario.”

Alla scadenza dei termini, le ore 12,00 del 15 dicembre 2006, sono solo due cooperative a presentare la propria offerta: la Coopselios di Reggio Emilia che stava già gestendo il nido e la Cooperativa Nuova Assistenza di Novara. “In una riunione tenutasi tra tutti i genitori del nido e Carmela Madaffari, Direttore centrale dell'Assessorato, –continuano le mamme– ci è stato detto che entrambi progetti pedagogici erano validi e quindi si è scelto sulla base del criterio economico.” Infatti, a pagina 2 del bando di gara il criterio di aggiudicazione è l’offerta economicamente vantaggiosa”, nessun accenno invece né alla continuità didattica né al “curriculum” della cooperativa aggiudicataria, soprattutto per quello che potrebbe riguardare alcuni gravi incidenti come quelli del gennaio 2006.

I genitori sono ovviamente preoccupati sia perché “Non è stata garantita la continuità della didattica. Si pensi che tutto il materiale cioè quanto era presente nel nido, salvo il mobilio, è stato asportato nel periodo delle vacanze natalizie ed i bambini alla riapertura, l'8 gennaio 2007, hanno trovato diverso personale e assenza totale dei giochi, fatta eccezione per un'asse da stiro, e due trapani in plastica.” Ma soprattutto perché avevano ricevuto assicurazione che la gestione non

sarebbe stata affidata alla Cooperativa Nuova Assistenza.

L'ombra di quanto accaduto circa un anno fa nell'asilo di via Cisalpino ovviamente preoccupa non poco i papà e le mamme dei piccoli di via D'Annunzio, perché se la responsabilità di quelle violenze è giuridicamente personale, il contesto è delicatissimo. Non si può trattare il caso come se fossimo di fronte ad una cassiera di un supermercato che insulta un cliente o di un impiegato delle poste che dà in escandescenze nei confronti di un vecchietto che ritira la pensione.

La delicatezza del ruolo di educatrici, soprattutto nel caso operino a contatto con bambini così piccoli, impone che i gestori degli asili nido –anche le cooperative– selezionino il personale con un'attenzione fuori dal comune. Che poi nel bando non si siano inseriti come criteri vincolanti il “curriculum” dell'aggiudicatario mette in luce una grave disattenzione da parte del Comune e dell'Assessorato competente, dal quale siamo riusciti ad ottenere solo due risposte: la conferma ufficiale che la Cooperativa Nuova Assistenza è la stessa che gestiva l'asilo di via Cisalpino, e che questa ha regolarmente vinto un regolare bando di gara. Un po' poco per tranquillizzare i genitori dei bambini dell'asilo di via D'Annunzio.



5

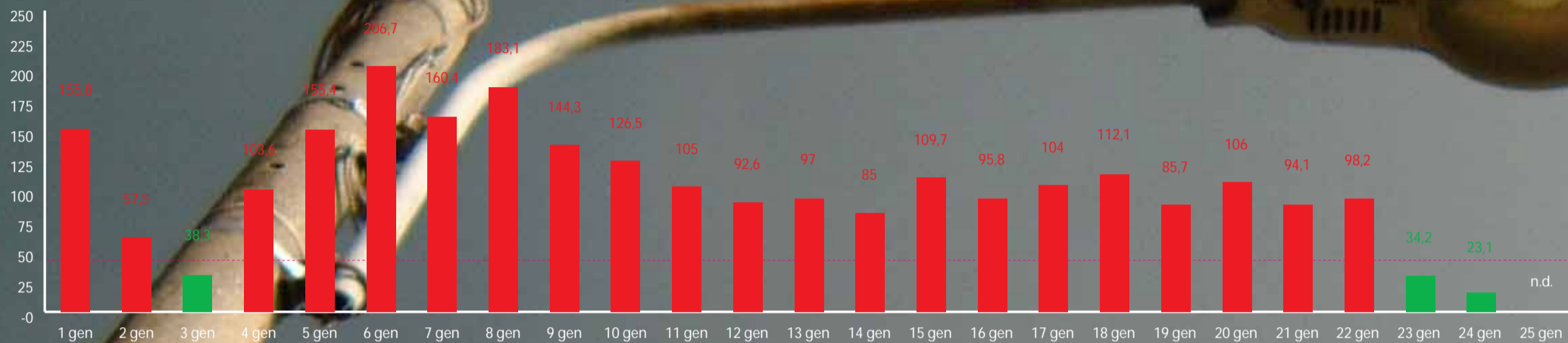
gli esperti, alludendo al fatto che non si può prendere in considerazione l'opinione di chiunque, apparirà evidente che nel nostro caso sono stati i cittadini comuni riuniti in comitato, a essersi rivelati esperti e che a discussione pubblica, aperta e partecipata, è la migliore nicchia ecologica affinché emerga la decisione migliore o comunque più consapevole.

Chiunque voglia farsi un'idea più completa di questa intricata vicenda può consultare la ricostruzione, diffusamente documentata, fornita da Carlo Ippolito e disponibile all'indirizzo web <http://www.arianuovainlombardia.it/>. In alternativa si può venire a consultare l'archivio documentale al Negozio Civico di CHIAMAMILANO.

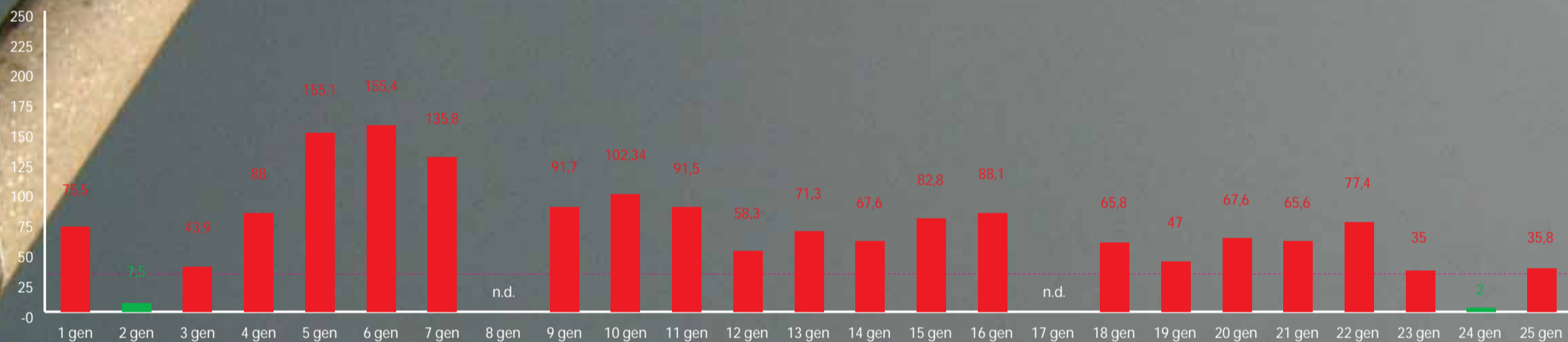
FOTO 1:
IL CANTIERE DEL PARCHEGGIO
FOTO 2 | 3 | 4 | 5:
DANNI STRUTTURALI IN
UNO DEGLI APPARTAMENTI
DEI PALAZZI DI VIA AMPÈRE.

SMOG, SE IL BUON

... **PM 10** rilevato dal laboratorio fisso di Chiamamilano | dall'1 al 31 gennaio 2007 | (via G.B. Vico)



... **PM 2,5** rilevato dal laboratorio mobile di Chiamamilano | dall'1 al 29 gennaio 2007



EDUCARIA: UN A(i)UTO PER L'AMBIENTE

> Di Andrea Taverna e Pamela Turchiarulo

Ormai quasi quotidianamente si sente parlare di emissioni di anidride carbonica, di gas serra e dei potenziali effetti che queste hanno in termini di cambiamenti climatici. È certo che una buona percentuale delle emissioni dei gas che

ha iniziato ad emettere una serie di direttive denominate "Euro", con le quali si impone ai costruttori di macchine di produrre solamente mezzi con emissioni inquinanti che rimangano al di sotto di soglie limite prestabilite. Le principali

33 automobili moderne ed emissioni di idrocarburi e ossidi d'azoto pari a 50 automobili moderne. L'equivalenza peggiora andando indietro nel tempo. Un'automobile degli anni '60, seppure in perfetto stato di conservazione, produce una quantità di emissioni inquinanti pari a centinaia di automobili moderne. Circa un anno fa, il 1 gennaio 2006, è scattato l'obbligo per le case automobilistiche di inserire nei propri listini soltanto vetture con motore omologato Euro 4, meno inquinante rispetto ai precedenti. Il 30% dell'attuale parco macchine è tuttavia costituito da mezzi Euro 0 ed Euro 1, che, in effetti, subiscono forti limitazioni di circolazione soprattutto nei mesi invernali.

Negli ultimi anni sono stati proposti sui mercati internazionali numerosi prototipi tra cui le automobili ibride, caratterizzate da doppio motore, a benzina ed elettrico. Il motore elettrico lavora alle velocità basse (da 0 a 30-40 Km/h) tipiche del traffico urbano, quello a benzina entra automaticamente in funzione alle velocità superiori. In questo modo le

automobili ibride non consumano benzina nel ciclo urbano, essendo alimentate

NEGLI ULTIMI ANNI SONO STATI PROPOSTI SUI MERCATI INTERNAZIONALI NUMEROSE POSSIBILI ALTERNATIVE: VEICOLI IBRIDI, BIOCARBURANTI, AUTO AD IDROGENO

da speciali batterie elettriche che si ricaricano durante il movimento e le lunghe tratte. L'uso del motore elettrico in città riduce ad un decimo le emissioni inquinanti migliorando quindi la qualità dell'aria respirata da tutti. Non da ultimo, le automobili ibride sono inoltre eccezionalmente silenziose oltre che ecologiche.

È evidente che comunque il problema dell'inquinamento da traffico non può essere affrontato solamente attraverso un miglioramento dell'efficienza dei motori, ma occorre lavorare anche sui carburanti utilizzati. Un'alternativa interessante può essere rappresentata dai biocarburanti; il paese più all'avanzata

guardia in questo settore sembra essere il Brasile, dove le benzine naturali sono già una realtà da molti anni. Da decenni infatti il grande paese sudamericano spicca negli investimenti sul carburante naturale tratto da alcool vegetale estratto dalla canna da zucchero. Peraltro, le auto a biocarburanti permettono alternativamente di fare il pieno con la normale benzina, con alcool (bioetanolo) o con un qualsiasi mix fra i due. In Brasile è possibile comperare un veicolo di questo genere al prezzo di una qualsiasi utilitaria. L'unico problema può essere rappresentato dall'elevato costo di produzione di tale carburante, pari a circa due volte quello della benzina, ma, attraverso agevolazioni fiscali e finanziamenti di origine governativa legate alla caratteristica "rinnovabile" di questa fonte energetica e considerando gli aspetti ecologicamente positivi, si potrebbe comunque considerare vantaggioso commerciare auto a bioetanolo. Il paese europeo che sta sviluppando maggiormente questo mercato alternativo è la Svezia.

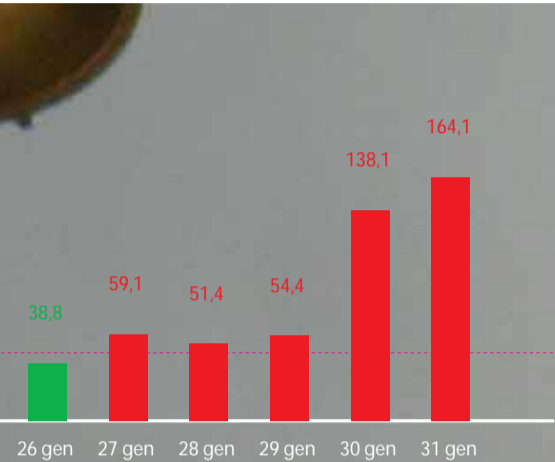
BLOCCHI DELLA CIRCOLAZIONE AUTOMOBILISTICA, ZONE A TRAFFICO LIMITATO, TICKET DI INGRESSO NEI CENTRI STORICI, MA È CHIARO COME SIA NECESSARIO TROVARE SOLUZIONI INTERVENENDO SUI MEZZI DI TRASPORTO UTILIZZATI DALLE PERSONE.

possono alterare il clima siano imputabili alle automobili che invadono le strade di gran parte della città del mondo. Blocchi della circolazione automobilistica, zone a traffico limitato, ticket di ingresso nei centri storici sono solo alcuni dei provvedimenti allo studio per far fronte ai problemi dell'inquinamento da traffico veicolare. Ma è chiaro come in prospettiva futura sia necessario trovare soluzioni anche alla base, in particolare intervenendo in modo significativo sui mezzi di trasporto utilizzati dalle persone. Il parlamento europeo

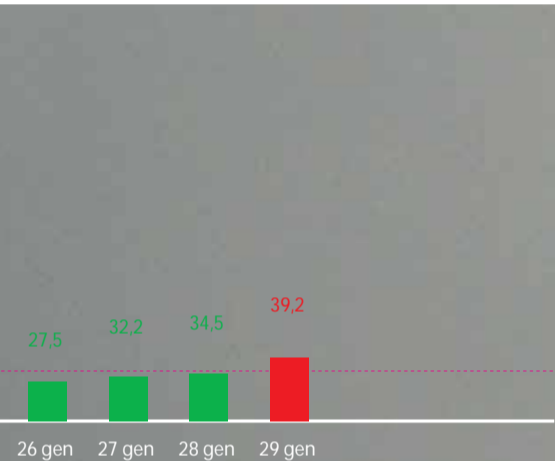
case automobilistiche hanno conseguentemente avviato lo studio di modelli di auto ecologiche che utilizzino motori e carburanti tali da non produrre gas di scarico altamente inquinanti come quelli attuali. I primi passi sono stati mossi basandosi sul fatto che, attraverso un aumento dell'efficienza dei motori, si può ridurre il consumo di benzina di un'autovettura, il che corrisponde anche ad una diminuzione dei gas tossici prodotti. Nel 1983 un'automobile a benzina produceva una quantità di emissioni di ossidi di carbonio equivalenti a ben

ANNO SI VEDE DAL...

Media giornaliera di gennaio
102,66 microgrammi/m³



Media giornaliera di gennaio
68,31 microgrammi/m³



Normativa PM10 in vigore dal 01/01/2005: 50 µg/m³ - Valore limite nelle 24 ore per la protezione della salute umana

Il particolato PM10 viene campionato in continuo per 24 ore, da mezzanotte a mezzanotte del giorno successivo, e il dato rappresenta la media giornaliera in µg/m³ delle ultime 24 ore.

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).

Infine non sono da trascurare le ricerche sulle auto ad idrogeno. Rispetto alle alternative descritte in precedenza, siamo in questo caso di fronte ad un cambiamento più profondo, in cui un dispositivo trasforma l'energia prodotta da una reazione chimica in elettricità e il "motore" di questo procedimento è appunto l'idrogeno; da esso si ricavano infatti gli elettroni che, un po' come per quello che accade in una normale pila alcalina, si spostano da una parte all'altra di una cella a combustibile (fuel cell) generando corrente continua utilizzata dal motore. Non esiste pertanto nessuna combustione che generi gas serra, non ci sono camere di scoppio, pistoni o altro e come "gas di scarico" verrebbe emesso soltanto vapore acqueo. Il principale problema per l'adozione di questa tecnologia è rappresentato tuttavia dalla produzione dello stesso idrogeno; sulla terra infatti questo elemento si trova solo in forma di composti come l'acqua o gli idrocarburi e pertanto è necessario mettere in atto dei processi per ricavarlo che richiedono enormi quantità di ener-

gia elettrica. Senza contare la necessità di diffusione di una rete di distribuzione dell'idrogeno senza la quale questo mercato non potrà decollare. Se dunque da una parte è plausibile immaginare che sia necessario attendere ancora affinché dei significativi passi avanti possano essere condotti sul piano della ricerca e delle modificazioni profonde possano intervenire su quello politico ed economico, dall'altra non è forse troppo utopistico pensare che nell'arco di qualche decennio si possa comunque osservare una graduale diminuzione delle automobili a benzina, sostituite da quelle più moderne mosse grazie ad energie alternative. E se non sarà lo spirito ambientalista il motore di questa trasformazione, c'è da credere che lo spettro della progressiva diminuzione della produzione mondiale di petrolio possa risultare una motivazione assai più convincente.



COS'E' L'INQUINAMENTO?

Quali effetti ha sulla nostra salute e sulla nostra città?

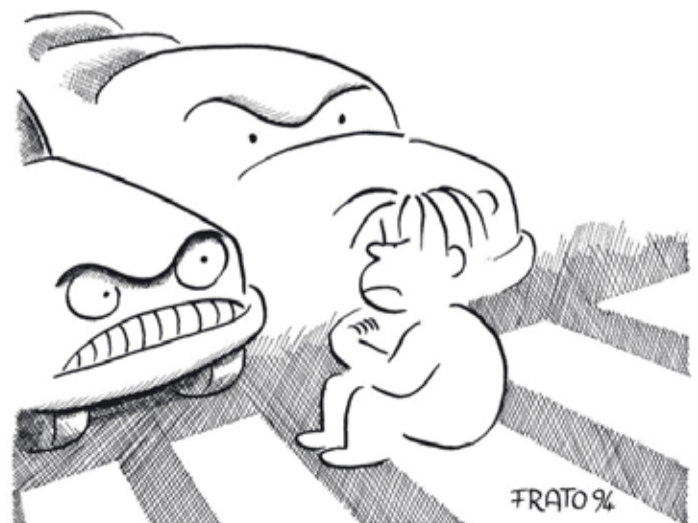
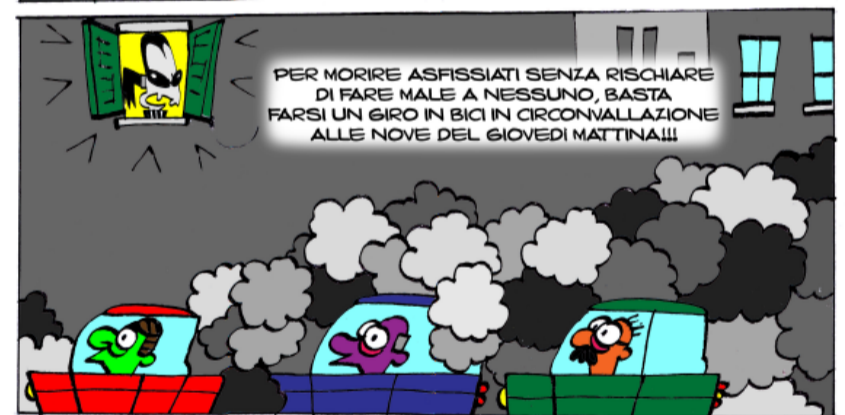
Le risposte per grandi e bambini con le conferenze tematiche e "giocolaria"

lunedì 26 febbraio alle 18.00
Conferenza "polveri sottili: effetti e misure per combatterle"

sabato 3 marzo alle 19
GIOCOLARIA

Gioco didattico per bambini dai 6 ai 10 anni

Le iniziative si svolgono presso il negozio civico di Chiamamilano Largo Corsia dei Servi (MMI San Babila)



DALLA MOSTRA "IMMAGIN'ARIA" CURATA DAL CENTRO ANTARTIDE

ORE D'ARIA

UN CICLO DI CONFERENZE PER I GRANDI E UN APPUNTAMENTO CON IL GIOCO PER I BAMBINI, PER CAPIRE CAUSE E EFFETTI DELL'INQUINAMENTO ATMOSFERICO E CHE TUTTI POSSONO FARE QUALCOSA PER RESPIRARE UN'ARIA MIGLIORE

> Di Irene Cervasio



Il negozio civico di Chiamamilano durante una conferenza.

L'educazione ambientale non è solo una materia scolastica: ogni momento della nostra vita è influenzato dalle condizioni dell'ambiente in cui viviamo e in ogni momento noi possiamo

contribuire al miglioramento. In quest'ottica il progetto di educazione ambientale EducAria esce dalle scuole per ampliare le attività. Giunto alla seconda edizione, Edu-

cAria propone conferenze tematiche e momenti di gioco aperti a tutti coloro che sono interessati a capire come contrastare l'inquinamento e cos'è.

I bambini dai 6 ai 10 anni, presso il Negozio Civico CHIAMAMILANO, potranno giocare con le esperte dell'Associazione didattica Museale.

Una grande pianta di Milano ospiterà un gioco a squadre in cui i bambini dovranno raggiungere il centro con i diversi mezzi di spostamento tra cui metropolitana, tram, bicicletta ed automobile, verificando le diverse prestazioni sia in termini di velocità sia per l'impatto sull'ambiente.

Il gioco è aperto a tutti i bambini, sia coloro che hanno partecipato alle lezioni in classe, sia a coloro che non hanno avuto questa fortuna.

Il prossimo appuntamento è il 10 febbraio alle 17 presso il Negozio Civico. Per gli adulti a partire da gennaio e per tutto il 2007 saranno affrontati men-

silmente tematiche legate all'inquinamento, agli effetti che lo smog ha sulla città, sulla flora, sulla fauna e sul patrimonio artistico. Le conferenze sono organizzate dall'Osservatorio Meteorologico di Milano Duomo e vanteranno la presenza di diversi relatori tra cui meteorologi, medici e climatologi.

Tutti gli incontri sono ad ingresso gratuito e si svolgono presso il Negozio Civico CHIAMAMILANO, in Largo Corsia dei Servi a Milano.

EducAria è un progetto di educazione ambientale ideato, organizzato e gestito da CHIAMAMILANO in collaborazione con l'Istituto Merceologico di Milano Duomo, l'Istituto dei Tumori, l'Associazione Didattica Museale e finanziato dalla Fondazione Cariplo.

Per informazioni e prenotazioni visitate il sito www.chiamamilano.it o contattateci allo 02 76398628.

GIOCOLARIA

7 GENNAIO	17/19
10 FEBBRAIO	17/19
3 MARZO	17/19
14 APRILE	17/19
12 MAGGIO	17/19
9 GIUGNO	17/19

CONFERENZE TEMATICHE

12 FEBBRAIO	Come si misura l'inquinamento? Dal lenzuolo bianco ai rilievi satellitari
26 FEBBRAIO	Polveri sottili: un approfondimento sulla composizione, gli effetti e le misure per combatterle
19 MARZO	Gli effetti dell'inquinamento sul patrimonio artistico delle città
16 APRILE	Edilizia a basso impatto ambientale: costruire e ristrutturare in maniera diversa per il contenimento dei consumi e dell'inquinamento
14 MAGGIO	Gli effetti dell'inquinamento sulla flora della città
4 GIUGNO	Ozono: un inquinante trascurato: genesi ed effetti di un inquinante

LE VOCI DELLA CITTÀ

QUARTIERE ISOLA SUI PROGETTI

(05-12-2006)

Zona 9 / Pubblica Amministrazione / presente

Le posizioni del Quartiere Isola sul nuovo progetto P.I.I. Isola - De Castilia ed adiacenze e via Confalonieri

Dopo la presentazione del nuovo progetto per l'area dei giardini di via Confalonieri (P.I.I. Isola-De Castilia) da parte di Hines - Manfredi Catella, è necessario ribadire quanto abbiamo sempre sostenuto negli incontri con Hines e con l'Amministrazione.

L'Amministrazione sa che i tre Piani urbanistici P.I.I. Garibaldi Repubblica, P.I.I. Isola-De Castilia, P.I.R. Isola-De Castilia, ed in aggiunta ex Varesine (in tutto piu' di 1 milione di metri cubi), non sono stati accompagnati da uno studio d'impatto ambientale complessivo e da una valutazione approfondita delle ricadute in termini di traffico e d'inquinamento, come indicato nei quattro ricorsi presentati al T.A.R. e non ancora discussi. Questo da cittadini ci preoccupa profondamente soprattutto pensando alle generazioni future.

Chiediamo all'Amministrazione Comunale di rendere conto ai cittadini di questa omissione e di riportare in discussione i progetti in Consiglio Comunale.

Di conseguenza, tenendo conto dell'impatto globale dei tre piani urbanistici, vogliamo:

1. Lo spostamento delle volumetrie (90.000mc: 9 edifici tra i quali un grattacielo di 26 piani) nelle aree di proprietà di Hines, cioè nella Lunetta, dove insistono i diritti edificatori, o in altra area piu' idonea, anziché sui giardini di via Confalonieri, per di più di proprietà comunale. Non comprendiamo e non possiamo accettare lo scambio delle aree in questione.
2. La salvaguardia e la bonifica, e se possibile, l'ampliamento dei giardini di via Confalonieri, unica, essenziale ed irrinunciabile area a verde di prossimità a servizio del quartiere, già sottoposto all'aggressione del traffico sulla direttrice centro-nord.
3. Il mantenimento della viabilità attuale di via Voltorno, via Confalonieri e via De Castilia.
4. La trasformazione e la valorizzazione, nell'ambito del verde, della Stecca degli Artigiani, già spazio pubblico, in un centro per l'arte ed il quartiere d'alta qualità, in grado di rispondere alle esigenze aggregative, educative e culturali degli abitanti dell'Isola. Con questo scopo abbiamo elaborato e proponiamo un progetto per il centro che vede coinvolti enti e personalità tali da renderlo un laboratorio innovativo e di respiro internazionale.
5. Il trasferimento dell'edificio in cui e' prevista l'area commerciale (P.I.R. Isola-De Castilia) in altro luogo più appropriato, per evitare di soffocare l'economia mista del quartiere e schiacciare ulteriormente l'area verde pubblica con altri 13 piani di cemento, tre dei quali a parcheggio aereo.

6. Un piano per mantenere all' Isola forme di artigianato di eccellenza negli spazi demaniali liberi del quartiere, sempre nell'ottica dell'economia mista.

Quello che è stato presentato nel progetto P.I.I.-Isola e riportato dai giornali non è condivisibile per i seguenti motivi:

1. I 90.000mc di nuovi insediamenti sugli attuali giardini, trasformerebbero il verde risultante in verde di tipo condominiale, collegato al nuovo progetto "Garibaldi-Repubblica" e non al quartiere Isola cui appartiene.
2. Il verde previsto, drasticamente ridotto e trasformato da giardino aperto in giardino chiuso tra gli edifici che saranno costruiti, sarà insufficiente ad accogliere non solo i residenti, ma anche gli abitanti dei nuovi edifici. Non potrà mai essere di qualità poiché, sorgendo sopra i box, non potrà essere interamente piantumato con verde utile a contrastare l'inquinamento.
3. La barriera architettonica progettata in via Confalonieri non sarà permeabile perché, per motivi di logica sicurezza, i passaggi previsti verso il verde rischieranno fatalmente di essere chiusi.
4. Il verde previsto non sarà fruibile per la presenza dei parcheggi interrati e del traffico veicolare, indotto dalla nuova strada che sarà realizzata nell'ambito dei nuovi insediamenti previsti dai progetti complessivi dell'area Garibaldi-Repubblica, Isola-De Castilia.

Per tutto quanto sopra esposto, il progetto sottopostoci non può rispondere all'idea di quartiere vivibile e sicuro, residenziale e ad economia mista che l'Isola è sempre stato e vuole continuare ad essere.

Siamo disponibili ad un piu' approfondito confronto con l'Amministrazione.

Forum Isola

NUOVE CORSIE PREFERENZIALI

(08-12-2006)

Zona 4 / Trasporti / futuro

La mezza circonferenza tranviaria percorsa dal tram 29 potrebbe cominciare ad essere transitata solo dai mezzi di pubblico trasporto comprendendo solo furgoni per carico-scarico merci, taxi, biciclette e auto che svolgono servizi di sicurezza(112-118-115...)

Le auto private che intasano le strade dovrebbero confluire solo attraverso alcune delle vie trasversali, ma solo alcune di queste.

Sempre nella speranza che gli amministratori della città trovino accordi per migliorare davvero la salute dei cittadini e dell'umanità tutta e costringano all'utilizzo limitato in qualunque luogo di qualunque autoveicolo privata, incentivando il servizio pubblico 24h/24h.

Altrove proposi un ticket a scalare con un numero limitato di corse di cui un autoveicolo può disporre, oltre il quale diviene necessario recarsi presso un comando di vigilanza esprimendo la causale del viaggio in auto.

Almeno Coni Zugna e Sabotino potrebbero essere scorrevoli e potrebbe pure essere plausibile utilizzare la bicicletta.

Valentina

UN'IDEA PER IL TESSERINO SANITARIO

(08-12-2006)

Tutta Milano / Sanità / presente

Sono diabetica insulinica dipendente dal 1999, mi devo spostare carica come un mulo tutte le volte che voglio o devo viaggiare.

Se nel tesserino sanitario magnetico venisse iscritto il farmaco che utilizzo e gli altri supporti, potrei recarmi nelle farmacie di qualunque regione, stato, continente e ordinare in 3-4 giorni il prodotto necessario.

Eviterei così di rompere o di far modificare il delicato contenuto e aver la sicurezza che ciò che consumo è stato conservato in un adeguato frigorifero, non a casaccio in un frigorifero di casa di amici con ketchup e zamponi.

Mi sentirei più al sicuro e avrei la percezione vera che ho le stesse opportunità di vivere una vita "normale" come chi non ha questa patologia.

Vanno su Marte a sentire che freddo che fa, perché non fanno prima un unico server che comunichi informazioni di cittadini di/in viaggio su questo pianeta?

V.

INFOPOINT PER TURISTI

(15-12-2006)

Tutta Milano / Comunicazione / presente

L'idea che proponiamo riguarda la realizzazione ed installazione di INFOPOINT che siano di aiuto al turista che arriva in una nuova città, come ad esempio Milano.

Fatto installare dall'Amministrazione comunale o da enti turistici locali nei punti di accesso alla città e nelle zone più strategiche, l'infopoint consente al nuovo arrivato, attraverso una serie di menù a tendina, di avere in modo autonomo informazioni real-time su quanto accade nella città. Può accedere, ad esempio, ad informazioni turistiche, stradali e commerciali, del tipo come arrivare in un luogo, quali sono le condizioni attuali di agibilità delle strade (via chiusa al traffico per manifestazione, lavori in corso ecc.), quali sono le principali vie per lo shopping, le promozioni/saldi offerti dai punti vendita in quel periodo e molte altre ancora. Alla fine della ricerca il turista può stampare le informazioni di cui ha bisogno.

Studenti Laurea Spec. Politecnico MI

INTERRAMENTO FERROVIE NORD

(15-12-2006)

Zona 9 / Trasporti / presente

Il buon progetto del prolungamento della linea 3 da Maciachini ad Affori e la nuova stazione Ferrovie Nord provoca la separazione al loro interno dei quartieri di Affori e Bruzzano

perché non è prevista, per ragioni di costo, l'interramento di 2 km delle Ferrovie Nord.

SPRECO ENERGIA E INQUINAMENTO

(14-01-2007)

Zona 3 / Ambiente / presente

Abito in p.zza Loreto ang. via Padova: ho di fronte un palazzo che ha perennemente le luci esterne (fari grossi) accesi tutto il giorno e dopo reclami li spengono alle ore 22.30.

Ora da qualche giorno ne lasciano accesi due (nuovi) enormi giorno e notte; è mai possibile che invitino noi cittadini a risparmiare sulla corrente quando il palazzo di fronte può fare ciò che vuole e non si può nemmeno reclamare? A parte il costo (e sono affari del proprietario, visto che di soldi ne ha) ma il rispetto per gli altri cittadini.....?

Ora sono terrorizzata dal caldo per la prossima stagione quando non potrò più dormire con le finestre aperte perché questi fari mi illuminano la camera a giorno (ho già grossi problemi visivi causati dalla luce

Miri

ISPEZIONE INTIMIDATORIA?

(23-01-2007)

S. Siro / Scuola e Formazione / presente

Ieri sera mentre stavano iniziando le lezioni di italiano per stranieri che da oltre dieci anni svolgiamo nel quartiere S. Siro (supplendo a una funzione che dovrebbe essere delle istituzioni), due ispettori dell'ALER, accompagnati da diversi agenti di polizia, hanno effettuato dei controlli all'interno dei locali di Via Maratta 3, da noi regolarmente affittati all'ALER, prendendo le generalità della decina di volontari italiani e dei sessanta immigrati presenti alle lezioni.

Così mentre si dicono milioni di parole sulla necessità di intervento sociale sui quartieri popolari, mentre si spendono milioni e milioni di euro per contratti di quartiere imposti senza tenere conto della volontà degli abitanti, si interviene per intimidire quelle realtà che creano accoglienza e integrazione.

La nostra associazione è l'unica situazione di intervento sociale per gli immigrati residenti in quartiere, è gestita da una quarantina di volontari che ogni settimana producono integrazione, cultura e solidarietà. Ogni anno almeno trecento immigrati partecipano alle nostre lezioni.

La nostra attività comprende, oltre alla scuola serale per adulti (quattro sere la settimana), una scuola per donne straniere che si svolge al mattino, interventi di doposcuola all'interno delle scuole del quartiere, attività di informazione degli immigrati sui loro diritti e sulla legislazione italiana.

Abbiamo ricevuto finanziamenti, seppure limitati, dalla Regione Lombardia, dal Comune di Milano e dai pochi fondi per i contratti di quartiere destinati al sociale.

L'intervento di ieri sera ci risulta incompre-

sibile e provocatorio: forse qualcuno preferisce ampliare le fila della disperazione sociale così vasta a S. Siro come negli altri quartieri popolari.

Associazione Alfabeta Onlus

NONSOLOSCUOLA

(23-01-2007)

Zona 1 / Vivibilità / presente

Segnalo la situazione di emergenza nella quale si trovano i bambini della scuola Giusti di Milano, in zona Paolo Sarpi, che sono costretti per almeno 5 ore al giorno a respirare i fumi emessi da centinaia di furgoni - vecchi e visibilmente inquinanti - che effettuano carico e scarico in via Giusti e nelle vie limitrofe. Non vorrei con questa segnalazione entrare nel merito di una questione usurata tra cinesi e italiani. L'aria è patrimonio di tutti e unisce tutti nel bisogno di vivere in salute. Chiedo maggiore responsabilità da parte delle istituzioni nel constatare che, oggettivamente, una zona centrale costituita da vie strette e spazi condivisi di quartiere (scuole, oratorio, piazze etc.) non può essere sfruttata per ore e ore come luogo di carico e scarico merci senza che questo non provochi danni drammatici alla salute nostra e di tutti i figli del mondo e soprattutto di quelli che hanno dei genitori che per mere questioni commerciali non si preoccupano della loro salute.

Sollecito anche la coscienza di tutti i pubblici ufficiali che, in possesso di leggi che tutelano la salute, normalmente fanno finta di non conoscerle.

Venite alle 16.30 all'uscita della scuola Giusti e provate con i vostri occhi e il vostro naso che cosa facciamo respirare ai nostri figli.

Ilaria Sabellico

TRANSITO DISABILI

(28-01-2007)

Zona 1 / Vivibilità / presente

Nonostante abbia fatto ripetute segnalazioni alla Polizia Locale di Milano sulla mancanza di scivoli per il transito dei disabili all'angolo tra piazza San Babila e corso Monforte non sono ancora riuscito ad avere una risposta e ancor meno una risoluzione del problema.

Beccaris Fiorenzo

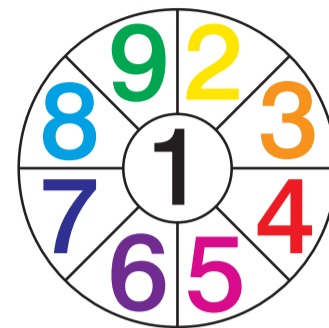
CHIAMAMILANO

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



PER MAGGIORI INFORMAZIONI SU TUTTI I SERVIZI E LE INIZIATIVE CHE SI SVOLGONO PRESSO IL NEGOZIO CIVICO CONSULTATE IL SITO WWW.CHIAMAMILANO.IT

CONSUMATORI E CITTADINI CONSAPEVOLI

Essere cittadini di una grande città o di un piccolo centro porta con sé inevitabilmente piccoli o grandi problemi che sempre più spesso hanno a che vedere con il consumo e i rapporti con la Pubblica Amministrazione.

Per far fronte alle conseguenze dell'essere cittadino e consumatore il Negozio Civico offre in collaborazione con Cittadinanzattiva (www.cittadinanzattiva.it) uno sportello di tutela e orientamento. Cittadinanzattiva è un movimento di

partecipazione civica nato nel 1978 che opera in Italia e in Europa per la promozione e la tutela dei diritti dei cittadini e dei consumatori mediante la partecipazione civica.

Da un anno ogni lunedì dalle 16 alle 18 è attivo presso il Negozio Civico il PIT Servizi, acronimo di Progetto Integrato di Tutela al cittadino, relativamente ai servizi di pubblica utilità (energia - acqua - luce - gas - trasporti - servizi postali - servizi assicurativi - servizi

bancari - telecomunicazioni) e della Pubblica Amministrazione.

Obiettivo iniziale del Pit Servizi è quello di fornire una corretta informazione, consigliando il cittadino sulle giuste modalità di azione, dando indicazioni corrette sui percorsi da intraprendere al fine di poter tutelare i propri diritti.

Per approfondire alcune tematiche affrontate durante lo sportello di tutela del consumatore, dal 17 gennaio sono in calendario gli appuntamenti di Tute-

laMI, incontri tematici in cui vengono approfondite le tipologie di contratto che quotidianamente sottoscriviamo o di cui utilizziamo i servizi lasciando un ampio margine alle proposte dei singoli. Il corso non vuole porsi in modo antagonista rispetto alle modalità di consumo che andrà ad approfondire, ma vuole fornire nozioni e panorami fondamentali per permettere una migliore fruizione dei servizi stessi e consapevolezza delle scelte eseguite.

1 marzo - **Le successioni:** se ci sono minori, il testamento, annullare un testamento, imposta di successione.

8 marzo - **Figli e famiglia:** come funziona l'adozione, il regime patrimoniale, separazione e divorzio.

15 marzo - **Garanzie per il consumatore:** la garanzia del produttore, il codice del consumatore, associazioni dei consumatori.

APPUNTAMENTI DI FEBBRAIO

10 febbraio
dalle 17
Giocolaria

In occasione del progetto di educazione ambientale EducAria il Negozio Civico organizza un gioco per i bambini dai 6 ai 10 anni che vogliono scoprire da cosa è composto l'inquinamento, come migliorare l'aria che respiriamo e come muoversi per la città.

È gradita la prenotazione

12 febbraio
Come si misura l'inquinamento?

Dal lenzuolo bianco ai laboratori di rilevamento, passo dopo passo l'aria è oggetto di studio e di rilevamento. Gli esperti dell'Osservatorio Meteorologico di Milano Duomo raccontano storia e cambiamenti.

14 febbraio
primo appuntamento del
laboratorio fotografico

Il laboratorio avrà caratteristiche diverse da un tradizionale corso di fotografia, non saranno svolte lezioni frontali ed esclusivamente didattiche sulla tecnica fotografica, ma i partecipanti affronteranno il tema fotografico attraverso un lavoro personale e coordinato dal docente. Durante il primo appuntamento si parlerà delle geometrie cittadine.

È richiesta la prenotazione

15 febbraio
Dialoghi con le religioni: l'Islam.

Il centro Nuovo Umanesimo organizza un ciclo di incontri per approfondire la conoscenza delle religioni e individuare i principi etici della religione islamica, in particolare nei rapporti tra le persone e il peso che la religione ha nella vita quotidiana dei fedeli.

Relazione: *Tchina Dabmane Abdullah Imam della Casa della Cultura Islamica di viale Padova (Mi)*

dal 21 febbraio al 20 marzo
Il tempo dell'arte

Le Banche del tempo di Milano proseguono la collaborazione con il Negozio Civico presentando fotografie e disegni elaborati durante laboratori e corsi che organizzano presso le sedi locali.

Per maggiori informazioni il secondo e quarto mercoledì del mese il Coordinamento milanese delle Banche del Tempo si riunisce presso il Negozio Civico.

SPORTELLI GRATUITI

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

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