



## Notiziario di **BAGGIOX**

# Al via l'area C

Articoli di particolare interesse:

- Al via L'area C
- Black Carbon
- Mobilità e piste ciclabili a Baggio
- Aggregazione sociale
- Recensioni:
  - Arpeincoro
  - La scoperta della lentezza

La congestion charge **Area C** entrerà in vigore il **16 gennaio 2012** e sarà attiva in via sperimentale per **18 mesi dal lunedì al venerdì, dalle 7.30 alle 19.30**. **Area C** sostituisce **Ecopass** (non più attivo dal 1° gennaio 2012), introducendo nuove regole d'accesso alla Ztl Cerchia dei Bastioni, per veicoli privati e commerciali.

Tra il **1° gennaio e il 15 gennaio 2012**, l'accesso alla Cerchia dei Bastioni **non sarà** sottoposto ad alcun provvedimento.

Dal **1° gennaio 2012** sono



revocati i provvedimenti relativi al divieto di transito e sosta, **tutti i**

**giorni dalle 7.30 alle 21.00**, per veicoli o complesso di veicoli di **lunghezza superiore a 7 metri**. La registrazione al portale [www.areac.it](http://www.areac.it) per residenti, domiciliati, con box di pertinenza nella Cerchia dei Bastioni e per il traffico di servizio sarà attiva a partire **dal 16 gennaio 2012**.

È previsto un periodo di rodaggio per quel che riguarda la registrazione e il pagamento del ticket: gli **accessi** effettuati tra il **16 gennaio e il 16 marzo 2012** potranno essere regolarizzati entro e non oltre il **17 marzo 2012**.

## Con Area C si monitorerà il black carbon



L'entrata in vigore di Area C, oltre ad avere come prima diretta conseguenza la riduzione del traffico (fino a -30% secondo le stime dei tecnici), rafforzerà anche le misure finora adottate a Milano contro l'inquinamento prodotto dalle auto. Il Comune, infatti, metterà in funzione una prima rete di monitoraggio del Black Carbon, ovvero la presenza di carbonio elementare nel particolato atmosferico. Si tratta di una

nuova metodologia, testata scientificamente, per valutare l'esposizione della popolazione alle componenti più tossiche. La misurazione dei livelli di PM10, PM2.5 e PM1 non è sufficiente per dare indicazioni adeguate e precise sull'inquinamento da traffico, e sul rischio sanitario a esso collegato. Il Black Carbon (BC), invece, costituisce un marcatore di "prossimità" innovativo, in grado di offrire un quadro più completo dell'entità dell'esposizione agli inquinanti. Sarà possibile, quindi, perfezionare e fornire un nuovo set di "indicatori di prossimità", complementari e non sostitutivi di quelli attuali legati al PM10. La prima Rete BC sarà dotata di due punti di misurazione, uno esterno all'Area C e uno all'interno, con strumenti di tipo Aerocet e Aethalometri. Con il

supporto tecnico scientifico della Società Italiana dei Medici Generici (SIMG) e del Laboratorio per la Ricerca Ambientale (LARS), assistiti da due importanti università americane già molte attive in sperimentazioni di questo tipo a livello internazionale (la Southern California e la Cornell), verrà fornita un'informazione chiara e attendibile sul rischio reale dell'inquinamento da traffico e sugli effetti delle misure adottate. Il Comune di Milano sarà così in grado di coordinare strumenti adeguati di valutazione alla nuova politica di regolamentazione del traffico, che verrà inaugurata il 16 gennaio con l'entrata in vigore di Area C.

Oggi appare certo che l'efficacia reale degli interventi a livello

urbano si debba misurare sulla base di effetti concreti e diretti di cui possano beneficiare le popolazioni esposte, effetti che non si trovano rappresentati dagli indicatori che misurano le concentrazioni di inquinanti su scala regionale. Questi dati, informazioni fondamentali sullo stato di salute dell'aria, non forniscono, infatti, indicazioni sul rischio reale per l'uomo. Monitorando la presenza di Black Carbon nel particolato, con l'utilizzo di nuovi strumenti e metodologie, sarà possibile correlare in modo diretto l'efficacia della regolamentazione del traffico (la riduzione dei flussi e l'interdizione dei veicoli più inquinanti) alla salute dei cittadini, in particolare per le categorie più deboli, come gli anziani e i bambini.

(articoli tratti dal sito del comune di Milano – [www.comune.milano.it](http://www.comune.milano.it))



## Nasce Area C Dal 16 gennaio Milano si muove meglio

Da lunedì a venerdì feriali, dalle 7.30 alle 19.30, l'accesso dei veicoli a motore nella Cerchia dei Bastioni sarà limitato e a pagamento, per favorire la circolazione dei mezzi pubblici e la mobilità di pedoni, biciclette e auto elettriche.

### Accesso a PAGAMENTO

- > benzina Euro 1, 2, 3, 4, 5
- > diesel Euro 4, 5

### Fino al 31/12/2012:

- > diesel Euro 3 residenti, domiciliati, con box di pertinenza nella Cerchia dei Bastioni\*
- > diesel Euro 3 trasporto cose per servizi di pubblica utilità e a favore delle residenze\*

### DIVIETO di accesso

- > diesel Euro 0, 1, 2, 3
- > benzina Euro 0
- > veicoli oltre i 7 metri

### Accesso LIBERO

- > elettrici
- > ciclomotori, motocicli
- > veicoli per trasporto persone con disabilità

Fino al 31/12/2012:  
> ibridi, bifuel, metano e GPL

### TARIFFE di accesso per l'intera giornata

Tutti i veicoli: 5 €

Residenti, domiciliati, con box nella Cerchia dei Bastioni\*:

- gratuiti i primi 40 accessi (entro il 31/12/2012)
- 2 € a partire dal 41° accesso

Traffico di servizio \* (possibili le seguenti alternative):

- a) 5 € per l'accesso giornaliero e 2 ore di sosta gratuita sulle strisce blu
- b) 3 € per l'accesso giornaliero

020202 - [www.areac.it](http://www.areac.it)

\*registrazione obbligatoria su [www.areac.it](http://www.areac.it) (attiva dal 16 gennaio)

## Mobilità e piste ciclabili a Baggio

a cura della redazione

Il comitato BaggioX è impegnato ormai da mesi sull'opportunità di stilare un proprio piano sulla mobilità in modo da contribuire all'abbattimento della CO2 e delle polveri sottili, PM10, a partire dal quartiere in cui opera per estendere il modello alle aree limitrofe e per integrarlo al piano della mobilità più generale della città di Milano.

Il progetto tende a rivalutare la mobilità di superficie attraverso il monitoraggio delle linee automobilistiche, sull'opportunità di realizzare nuove piste ciclabili e di concepire, soprattutto, il trasferimento veloce verso le linee metropolitane (linea 1). A questo proposito auspica che almeno negli intenti, la municipalità si impegni a considerare il progetto di allungamento della linea MM1 dalla stazione di Bisceglie verso il quartiere di Baggio – Q.re Olmi.

L'importanza della valutazione della mobilità sostenibile è rappresentata dall'aspettativa della popolazione di Baggio che è scaturita dallo spoglio del sondaggio che è stato effettuato durante l'ultima festa di quartiere. In effetti, analizzando le risposte, si è notato un sostanziale apprezzamento verso la qualità della vita in quartiere pur mantenendo delle riserve proprio sulla mancanza di attenzione da parte delle giunte passate in merito all'organizzazione della mobilità in zona.

I più anziani ricorderanno il lavoro eccellente, seppur

limitato, della linea "18" quando la metropolitana fermava le sue corse alla stazione "Gambara". L'intento era proprio quello di trasferire più gente possibile verso la prima stazione della linea MM1. Altri tempi: il quartiere non era così sviluppato come oggi ed i luoghi di lavoro non erano tutti verso il centro della città; anche nel nostro quartiere esistevano insediamenti produttivi, "Pompe Peroni", oppure artigianali in via Capri, via Brigatti ecc. anche se il bacino di utenza delle linee di superficie si rivolgeva alle grandi fabbriche limitrofe alla nostra zona: Borletti, Siemens, Loro Parisini, Alfa Romeo ecc.

Oggi, complice la trasformazione produttiva ed il trasferimento delle attività verso il terziario avanzato, le grandi fabbriche non esistono più e gli uffici si trovano prevalentemente nel centro della città, così come le scuole superiori di riferimento sono al di fuori del nostro quartiere.

Pur riconoscendo una sostanziale soddisfazione per la copertura automobilistica delle aree del quartiere (difficilmente occorre operare un trasferimento pedonale scomodo verso una fermata d'autobus), le osservazioni che ci sono pervenute chiedono uno sforzo all'amministrazione pubblica verso il miglioramento delle linee.

La critica maggiore è rivolta alla linea 67 che raccoglie tutta la popolazione della Baggio storica e che, dopo un lungo percorso attraverso la via Forze Armate, la conduce alla stazione di Bande Nere della linea MM1. Sicuramente molti utenti hanno

la necessità di raggiungere velocemente la metropolitana che è un mezzo, per quanto oramai cinquantennale, di sicura efficacia. In più, le vetture della linea 67 oggi in uso sono maxi autobus, il che comporta una mancanza di agilità nelle strette vie di quartiere e che, soprattutto nelle prime ore della giornata, trovano parecchi ostacoli sul loro percorso da parte dei piccoli distributori che riforniscono gli esercizi commerciali della zona e che parcheggiano in seconda o terza fila.



Questa modalità di trasporto comporta un rallentamento dei tempi di trasferimento: più si allontanano dalla linea metropolitana più rappresentano il "collo di bottiglia" dell'ingolfamento del traffico privato e delle facili conseguenze che si possono immaginare. Si tratta, quindi, di prendere in



esame alcune modifiche di percorso o aggiunte di linee alternative che, negli orari di maggior affollamento possano trasferire velocemente gli utenti verso le linee metropolitane.

Altro capitolo preso in esame riguarda le piste ciclabili: il quartiere, pur avendo spazio a disposizione, non è dotato, ad oggi, di piste ciclabili protette. Le uniche piste ciclabili costruite sono quelle disposte nel parco delle cave, nel parco valsesia, a Muggiano e nel tratto modificato della vecchia via Cusago. Nulla è stato fatto per collegare questi tratti tra di loro e nemmeno verso i comuni adiacenti (che hanno da tempo adottato questo strumento di mobilità: Cesano Boscone, Cusago e Settimo Milanese).

La ciclabilità, secondo la nostra analisi, non è da considerarsi un lusso da concedere a chi ha necessità di muoversi in questo modo ma rappresenta un valido strumento per raggiungere la vicina fermata della metropolitana di Bisceglie. Ci sono spazi nelle grosse arterie che congiungono l'estrema periferia alla grande città e che possono, con una piccola spesa, essere dotate di uno spazio dedicato oppure in condivisione sui marciapiedi. Pensiamo, a questo proposito, ad interventi sulla via Bagarotti, sulla via Forze Armate (dopo l'incrocio con la via Sella Nuova), sulla via Cabella ecc.



*In fondo, si tratta di congiungere Baggio con Bisceglie che dista in linea d'aria solo un paio di chilometri e sono quasi tutti, per chi viene dalla periferia del quartiere, o attraverso il parco delle cave o attraverso il parchetto Valsesia/Cividale del Friuli.*

**BaggioX**

In fondo, si tratta di congiungere Baggio con Bisceglie che dista in linea d'aria solo un paio di chilometri e sono quasi tutti, per chi viene dalla periferia del quartiere, o attraverso il parco delle cave o attraverso il parchetto Valsesia/Cividale del Friuli.

Pensiamo in questo modo di ottemperare a due compiti principali rispetto all'impegno della modifica delle relazioni con e tra gli abitanti del quartiere in merito alla democrazia partecipata: il contributo alla riduzione dell'inquinamento deve cominciare dalla modifica dei costumi e delle abitudini di tutti, soprattutto dei più giovani. Ecco perché abbiamo pensato di proporre all'amministrazione comunale di istituire un'area protetta nel parcheggio di Bisceglie dove poter depositare le proprie biciclette in tutta sicurezza.

Infine, la mobilità la si può considerare anche con il recupero delle aree maggiormente significative del nostro quartiere rendendole semi-pedonali (o totalmente pedonali) al fine di restituire alla cittadinanza l'utilizzo del centro storico in tutta sicurezza: la proposta può andare nel senso delle esperienze europee con l'istituzione delle aree a limite 30 Km/h oppure ad uso esclusivo dei residenti.

Crediamo in questo modo di iniziare un percorso che può essere migliorato, affinandolo nel tempo e, considerata l'esperienza di chi vive il quartiere, può contribuire a rendere la nostra città più a misura d'uomo e più in linea con le metropoli europee.



## Perché è importante l'aggregazione sociale in periferia di Paolo Petrozzi

## Riflessioni

Spesso il senso di mancanza di legalità viene confuso con la partecipazione alla vita attiva, nelle strade e nelle piazze. In realtà il senso di cittadinanza è espresso proprio attraverso la partecipazione alla vita sociale nei quartieri periferici ancor più che nelle zone centrali della città.

In Spagna, in Francia ed in molte grandi città europee il senso di appartenenza lo si può toccare con mano durante le feste di quartiere. A Valencia si sviluppa una festa annuale, nei quartieri, che mette in competizione le varie zone della città (las fallas) incrementando il senso di appartenenza alla comunità.

I modelli di partecipazione, lo vediamo nelle iniziative organizzate dal comitato, sono molteplici ed ognuno interpreta il proprio sostegno all'iniziativa: partecipando si appiattiscono le differenze di classe, di sesso, di etnia, ecc. Anche in questo caso, l'esserci determina il senso di appartenenza e permette di apparire come essenza della società che si muove e consente di muovere anche gli interessi, le passioni e le attenzioni verso gli altri e le cose.

La consapevolezza del senso di appartenenza amplifica il senso di sicurezza nei confronti delle popolazioni migranti che rappresentano le uniche forze in grado di vivere la città: questi occupano festosamente le piazze ed i quartieri con i bambini e le famiglie, perpetuando il loro senso di appartenenza vivendo le dinamiche della piazza.

La politica deve intervenire per governare l'aggregazione offrendo spazi di socialità, fornendo supporto

all'autorganizzazione di situazioni funzionali alla coesione sociale; solo in questo modo si perpetua il concetto di comunità come identità collettiva che cresce e moltiplica il proprio substrato di coscienza civile.

Anche il lavoro è funzionale alla coesione sociale e la crisi dei centri di attività produttiva mette a dura prova l'esistenza materiale dei cittadini, ed anche il senso di appartenenza, scatenando il conflitto all'interno della stessa classe sociale. Il compito della politica è appunto quello di mitigare e risolvere il conflitto attraverso l'opportunità di sviluppo che l'aggregazione può offrire. Pensando alla trasformazione del lavoro a cui si è assistito negli ultimi anni, alla frustrazione della perdita di occupazione a favore dei contratti interinali (sotto-occupazione), occorre ripensare ad un modello di società che prescindia dall'essere individuale di fronte ai mezzi di produzione e che si appropri delle dinamiche produttive autonome o cooperativistiche.

La politica deve sostenere le soggettività che intendano autopromuoversi per esprimere al meglio le proprie potenzialità. E' un'occasione di sviluppo che occorre incentivare per creare nuove opportunità di crescita collettiva e sociale che meglio integra il senso di cittadinanza tra i soggetti attivi, in tutti i campi: dal lavoro alla presentazione di progetti culturali, di aggregazione elementare, come spazi di socialità per i giovani, gli anziani, ecc.

In questo contesto è bene considerare il messaggio culturale come l'asse portante dell'agire collettivo al fine di contestualizzare la proposta aggregativa ed affinare i valori e

le idealità dei riferimenti a cui la politica deve tornare ad ispirarsi. La partecipazione, vista con l'ottica ideale dell'appartenenza, rappresenta un'istanza di cambiamento sia nella realtà che negli aspetti più squisitamente cognitivi, cambiando il modello percettivo di ciò che è utile e necessario per la collettività.

Il contesto in questo caso non può che essere plurale ed inclusivo; ogni istanza di cambiamento deve essere salutata indipendentemente dalla portata culturale e sociale che esprime perché occorre fondare il significato dell'iniziativa dentro un contesto reale e virtuale di valori e ideali condivisi. La somma delle esperienze è più grande della somma delle singole azioni, nel senso che il valore aggiunto e la portata simbolica delle iniziative superano di gran lunga la reale rappresentazione dell'iniziativa stessa.

In questo senso l'analisi che abbiamo tratto dalle iniziative che sono state messe in opera in questi mesi dal comitato di BaggioX (cinema all'aperto, partecipazione attiva alle feste di quartiere, concerti ed eventi) è stata l'aggregazione di qualità ovvero, il tratto caratterizzante della partecipazione ha visto la cittadinanza rispondere in modo attivo: pensiamo alla partecipazione al questionario di quartiere.

Di più: oggi siamo riconosciuti sul territorio come soggetto attivo, e presente, che ha superato la proposta elettorale e che si mostra nella sua fase proponente.

L'iniziativa, quindi, deve essere rilanciata attraverso ipotesi di

realizzazione di strutture concrete e visibili che permettano di organizzare in autonomia l'offerta aggregativa, quali gli oratori laici, per il doposcuola, per lo sport e per l'organizzazione del tempo libero.

E' possibile, in ultima analisi, dare spazio a quei soggetti che abbiamo definito "imprenditoriale collettivo" che è espressione di competenze ed interessi che vanno nella direzione sin qui tracciata; ci riferiamo ad eventuali scuole di cinema, di teatro, di musica ecc.

Il ruolo del comitato, che si affina nel tempo, è quello di accompagnare la politica verso una nuova socialità creando, per esempio, il contenitore culturale di quartiere che permetta di riconoscere il territorio come produttore di istanze collettive (al momento specificamente di carattere culturale). Abbiamo creato il marchio "Bart" (Baggio Arte) che è di proprietà territoriale e che fornisce un senso alla partecipazione attiva.

La speranza è che le istituzioni (di zona e municipale) si facciano carico delle istanze di cambiamento, sostenendole, al fine di trasformare in meglio la città di Milano e di creare un modello per le altre città italiane. Infine, potrebbe essere una buona occasione per far diventare Milano una vera città europea in linea con le altre grandi città della UE.

**Paolo Petrozzi**  
Com. BaggioX

# Cultura

## Concerto d'arpe in biblioteca a Baggio

Il comitato di quartiere BaggioX ([www.baggiox.it](http://www.baggiox.it)) ha organizzato per la serata di martedì 20 dicembre un concerto d'arpe celtiche nella biblioteca rionale di via Pistoia all'interno della rassegna "Bianco Inverno", organizzata dal Consiglio di Zona 7. Come noto, il comune di Milano si trova a dover affrontare la più grave crisi finanziaria degli ultimi anni, complici la cattiva amministrazione delle giunte precedenti e le pesanti



manovre finanziarie che si sono succedute negli ultimi tempi. Si è deciso, dunque, di invitare le associazioni ed i gruppi che operano nei quartieri della zona 7 a proporre iniziative a costo zero per la municipalità e che offrissero comunque un momento di aggregazione per i cittadini nel periodo natalizio.

Il comitato BaggioX ha aderito con entusiasmo all'iniziativa proponendo alla collettività un concerto di arpe celtiche: l'evento ha richiamato molti appassionati nella sala audiovisiva della biblioteca che, alla fine, è risultata insufficiente a contenerli tutti. Il concerto, della durata di un'ora circa, oltre che di raffinata sonorità, ha toccato le "corde" della meditazione ed ha avuto l'effetto di rilassare le menti coinvolgendo i presenti che

hanno avuto la sensazione di essere portati per mano in una realtà ultraterrena e spirituale.

La magia delle arpe stravolge i canoni classici della musica. "Troppe persone considerano la musica con una mentalità che distrugge la sua vera essenza, che non è solo divertimento o conoscenza di nuove tecniche. Proviamo a considerare il suono con uno spirito diverso: esso è in stretto contatto con lo sviluppo psicofisico e morale dell'essere umano. L'arpa porta l'attività sensoriale ad affinarsi ed a diventare più ricettiva all'armonia dell'immediato circostante. Attraverso le melodie è possibile risvegliare stati di calma e di trasformazione: plasmando il suono dell'arpa si plasma la propria vita. Suonando possiamo eliminare tutte le

ARPEINCORO



distrazioni e gradualmente controllare la nostra mente per generare amore e compassione

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

La serata si è conclusa con un brindisi augurale per il prossimo Natale ed il nuovo anno che, ci si augura, possa portare con sé una maggior disponibilità delle istituzioni a sostenere simili iniziative.

## Recensione: La scoperta della lentezza

di Sten Nadolny a cura di Claudio Negrini

Recentemente, sono andato in montagna a percorrere un sentiero con le "ciaspole". La fatica che mi prendeva le gambe mi faceva pensare alla necessità della gita ed all'opportunità dello sforzo fisico.

Le domande che sono scaturite durante l'ascesa, suggerite dalla fatica, mi hanno fatto riflettere sul concetto di velocità che occorre imprimere al passo per raggiungere l'obiettivo (in questo caso il rifugio).

Dopo aver letto "La scoperta della lentezza" di Sten Nadolny, ho capito che non è tanto importante come si raggiunge l'obiettivo o quando lo si raggiunge, piuttosto qual è la ragione che ci spinge ad arrivare.

Come John Franklin, ci occorre un surplus di riflessione per compiere qualsiasi gesto.

Franklin, ci viene spiegato, da bambino non riusciva ad afferrare la palla che gli veniva lanciata ed il suo ritardo è stato affrontato da medici specialistici che consideravano il suo deficit come una grave patologia.

Solo uno si accorse della sua peculiarità, il dottore che lo aveva in cura ai tempi della scuola e che, attraverso un delicato carteggio, sprona il protagonista nel suo sogno: diventare ufficiale di marina. Franklin lo diventerà, diventerà esploratore alla ricerca del mitico passaggio di nord-ovest attraverso i ghiacci del pack che gli saranno fatali. Il libro scorre attraverso la sua vita che fatica a prendere un corso "normale" ma che invece diviene straordinaria sia sulle navi di "Sua Maestà" sia in Tasmania sia al Polo Nord.

Straordinario è l'episodio della perdita di orientamento una volta scesi dalla nave che era rimasta incagliata nel ghiaccio: a dispetto dell'equipaggio che si dava per disperso, Franklin escogitò un sistema singolare per farsi ritrovare dai marinai rimasti sulla nave. Lui vedeva e percepiva cose che agli altri non era dato vedere. In questo risulta suggestivo il racconto relativo alle dinamiche di gruppo in un momento di alta drammaticità: la lentezza di Franklin viene percepita come handicap ed alcuni membri dell'equipaggio non esitano ad insultarlo in pubblico.

In effetti, il gioco della lentezza può avere il duplice effetto di rendere il tutto più ambiguo (ci si è o ci si fa) oppure più completo: attraverso la lentezza si ha modo di percepire istanze e sfumature dell'esistente che altrimenti non si potrebbero

notare. Attraverso la lenta osservazione, e di conseguenza la lenta riflessione, si possono vedere cose che diversamente andrebbero perse, magari per sempre.

Questo libro ci insegna a vedere "oltre" anche perché un esploratore, come di norma un osservatore, è costretto a vedere l'ignoto prima dentro di sé e successivamente a percorrerlo attraverso l'esperienza.

Franklin, Cook, Nelson, Hawke ecc. ci insegnano ad apprezzare il viaggio come una parte essenziale di sé, quasi come un'escrescenza che non può essere scissa dal resto del corpo, come un braccio od una gamba. In questo senso la lentezza è la componente necessaria e inevitabile dell'esistenza stessa che ci permette di analizzare serenamente il quotidiano come parte del mondo in cui viviamo.

## Libri