

## NEWS marzo 2011

### 1. presidio contro la chiusura del campo rom di via idro 2. biciclette in via padova

a cura di Paolo Pinardi

1. CONTRO IL VENTILATO SGOMBERO PREVISTO PER LUNEDI' MATTINA, INVITIAMO CITTADINI, ASSOCIAZIONI, PARTITI POLITICI, AD UN PRESIDIO PRESSO IL NOSTRO CAMPO

dalle 7.00 alle 10.00 di lunedì 7 marzo

\*Comunicato della comunità di via Idro 62\*

Giovedì 3 marzo, di mattina presto, oltre un centinaio di poliziotti in tenuta antisommossa, accompagnati da vigili

del fuoco, ruspe, ambulanza e diversi camion, si sono presentati al nostro campo, per sgomberare 4 nuclei familiari, ivi residenti da quando è stato formato. Una delle famiglie sfrattate aveva anche presentato ricorso amministrativo a settembre ed un

successivo ricorso al TAR contro il comune di Milano per un precedente avviso di sgombero. A nessuno è stata consegnata notifica scritta per

questo sgombero, come invece previsto dalla legge. Le roulotte e le case mobili degli sfollati sono state portate via dai

vigili, e quindi le famiglie non hanno dove andare. Prima hanno potuto portarsi via i loro beni. Tutti erano accampati ai margini esterni del

campo, perché la piazzola loro assegnata era stata occupata in precedenza da abusivi. L'assurdo è che queste famiglie abusive sono rimaste al loro posto.

Accompagnati da altri componenti del campo, gli sfrattati si sono presentati in Casa della Carità (che ha la gestione del campo), ma non

sono stati ricevuti per assenza dell'incaricato. A tuttora nessuno di Casa della Carità è intervenuto sul posto. Inoltre una ruspa ha demolito la cabina elettrica che serviva tutto il campo, a causa di alcuni allacciamenti

non regolari; col risultato che ora

tutto il campo è senza elettricità (anche chi aveva un regolare contatore). In molte famiglie manca anche la legna per scaldarsi. Nel

frattempo piove su giusti e ingiusti.

I vigili hanno detto che torneranno lunedì prossimo per smantellare altre tre case.

La brutalità degli innumerevoli sgomberi contro gli insediamenti abusivi, si sta quindi trasferendo anche verso i campi sosta comunali, quelli che si

vorrebbe chiudere col famoso "Piano Nomadi", che in due anni non si è concretizzato, nonostante le somme a disposizione (13 milioni di euro) per incapacità dello stesso Comune. In mancanza di idee, il Comune maschera la sua incapacità rendendo la vita impossibile ai Rom e ai Sinti cittadini e perseguendo una lenta politica di logoramento.

Con l'occasione, smentiamo quanto affermato dal parlamentare europeo Borghesio in un suo comunicato su Agenzia Parlamentare: nonostante tutto, il campo di via Idro c'è ancora, a fare da specchio alle contraddizioni sue, del suo partito e della maggioranza che governa Milano.

\*\*\*

Solo venerdì 11 febbraio si era tenuta una bella e interessante assemblea pubblica sul campo rom di via Idro promossa da Associazione Villa

Pallavicini, Associazione "elementare.russo", Osservatorio sui razzismi, Fondazione Casa della Carità, Comunità Rom via Idro 62, Comitato Genitori Elementare S. Mamete, Comitato "Vivere in Zona 2", A.N.P.I. Crescenzago, Martesanadue, Legambiente Crescenzago.

Tante persone (alcuni rom del campo, abitanti del quartiere, insegnanti e genitori delle scuole dove ci sono bambini rom, operatori e rappresentanti

di tante altre associazioni) che hanno testimoniato come non funziona più la strumentalizzazione della paura e della sicurezza; e conseguentemente l'importanza di una politica dell'attenzione e della riqualificazione da parte delle istituzioni e di noi tutti nei confronti del campo comunale. I tentativi di sgombero e di chiusura sono la risposta dell'amministrazione comunale che apre in questo modo la sua campagna elettorale.

L'articolo sulla serata da agoravox

Roma a Milano: oltre la diffidenza, tante voci per l'integrazione. Vivono ai confini della città, spesso in condizioni difficili, tra sgomberi forzati, carenze di servizi indispensabili e pregiudizi diffusi. Per "dare cittadinanza" a queste persone sono attivi però gruppi e associazioni di volontari che lavorano in più direzioni: se ne è parlato venerdì sera in un incontro al quartiere Adriano, a pochi metri dal campo di via Idro che ospita numerose famiglie di rom italiani.

Si fa presto a dire nomadi. Si fa presto a dire campi. Termini, questi, che trasmettono un'idea di precarietà e passaggio; a Milano ci sono però insediamenti rom regolarmente autorizzati dall'amministrazione comunale, con famiglie che ci abitano da più di vent'anni, che hanno trovato un lavoro e mandano i figli a scuola nel quartiere. È il caso della comunità di via Idro 62, all'estrema periferia nord-est, della quale fanno parte circa 130 persone. "Siamo a tutti gli effetti cittadini italiani, solo che viviamo in modo diverso": a parlare è Marina che, in rappresentanza dei rom di via Idro, ha aperto con il suo intervento il dibattito pubblico - venerdì sera al quartiere Adriano - organizzato da gruppi della zona 2 impegnati sul territorio con molte iniziative concrete; tra questi, le associazioni Villa Pallavicini ed elementare.russo, il Comitato Forlanini, l'Osservatorio sui razzismi e la Fondazione Casa della Carità.

Rispetto alle situazioni dei campi dislocati in altre aree metropolitane, quella di via Idro potrebbe sembrare relativamente tranquilla, perlomeno un po' più "stabile". In realtà il destino di chi vi risiede è tutt'altro che sicuro, soprattutto da quando grava sui suoi abitanti la minaccia di allontanamento che, in base a recenti disposizioni, potrebbe scattare per chiunque abbia alle spalle sentenze passate in giudicato, pur risalenti a tanti anni fa. Inoltre, se ci sono cittadini disposti a investire tempo ed energie per favorire convivenza e integrazione, c'è anche chi i rom sotto casa proprio non li vuole e raccoglie firme per smantellare il campo.

Le testimonianze presentate durante l'incontro hanno esteso il discorso ad altre realtà, ancora più drammatiche. Come quella di via Forlanini dove, in un minicampo che ospita circa 25 rom, sono stati effettuati 15 sgomberi in due anni, nonostante l'impegno quotidiano di un attivissimo gruppo di sostegno. Un provvedimento risolutivo brutale e traumatico, quello degli sgomberi, diventato ormai prassi comune: ne fanno le spese soprattutto i bambini che sono in molti casi costretti ad abbandonare la classe dopo un faticoso inserimento, annullando i progressi compiuti, anche per quanto riguarda l'avvicinamento ai coetanei e alla collettività. In via Rubattino, non lontano da Lambrate, è capitato che alcune famiglie rom venissero allontanate anche cinque volte in un solo giorno. Lo racconta un gruppo di mamme che, insieme alle maestre, svolgono un lavoro continuativo e intenso per aiutare i piccoli rom a frequentare la scuola, nonostante la mancanza di mezzi.

Una storia a parte è quella di via Triboniano, il campo più popoloso di Milano e anche il più carente dal punto di vista di spazi e servizi. Avrebbe dovuto essere chiuso definitivamente già alcuni mesi fa, perché si trova proprio sulla strada dell'Expo 2015, cioè sulla via di accesso all'area su cui questo dovrebbe sorgere. Nel prevenire la chiusura della struttura non è stato preso però in considerazione, nella sua globalità, il futuro di chi vi abita. Ai rom erano state inizialmente destinate venti case Aler, da ristrutturare e assegnare attraverso la mediazione della Casa della Carità (contratto stipulato con tanto di firma da parte del Comune e della Prefettura). Il progetto si è però interrotto a metà strada e le famiglie che sono rimaste escluse dall'assegnazione hanno iniziato un procedimento legale che ha dato loro ragione. A parte quelle dell'Aler, ci sono comunque a Milano migliaia di abitazioni sfitte: perché non includerle in un piano che favorisca anche chi è stato sgomberato?

Da una periferia all'altra, il problema rimane complesso, le esperienze portate avanti con successo (come quella del Comune di Buccinasco, dove è stato organizzato un campo molto ben tenuto) si scontrano con l'eterna paura del diverso, la più dura da sconfiggere. E non va neppure dimenticato che i rom stessi, pur se disponibili alla collaborazione, trovano spesso difficoltà nel riconoscere le regole della società; anzi,

la loro cultura li ha portati per secoli a crearne una parallela rispetto a quella dello Stato che li ospita. Oggi in Italia, contando le diverse etnie, ne sono presenti circa 140.000, non tutti in insediamenti legali: e c'è sempre chi li guarda con sospetto e si domanda "ma è vero che i rom rubano?". Generalizzazioni, luoghi comuni e pregiudizi allontanano le soluzioni; tragedie come quella recente di Roma - la morte di quattro bambini - riportano invece alla realtà, fanno vedere queste persone come una fascia debole della popolazione che l'amministrazione di una grande città ha il dovere di tutelare. Non demandando ancora una volta il grosso del carico all'infaticabile universo del volontariato.

\*\*\*\*\*

2.

### *Biciclette in via Padova*

Riportiamo per intero il comunicato-marchetta dei nostri amministratori rispetto a questa tipica iniziativa immagine caduta dall'alto senza che nessuno ne sapesse qualcosa e che in questo periodo preelettorale stanno proliferando, Ai cittadini interessati il giudizio.

DA VIA PADOVA ALLA MARTESANA, IL PRIMO ITINERARIO SPERIMENTALE CICLO-PEDONALE.  
MORATTI E MASSEROLI:  
"MILANO IN BICICLETTA SEMPRE PIÙ AMICA DELL'AMBIENTE"

Milano, 3 marzo - Oggi, otto vie all'interno del quartiere Padova-Turro, ospiteranno il primo itinerario sperimentale ciclo-pedonale. Un nuovo modello di condivisione di spazi poco utilizzati dai pedoni per consentire di percorrere in bicicletta tutti i quartieri della città raggiungendo con facilità i tratti della rete ciclabile cittadina. Questo primo itinerario partirà dalla pista ciclabile di via Padova e raggiungerà la pista ciclabile lungo il Naviglio Martesana.

"Il sopralluogo di oggi - ha sottolineato il Sindaco Letizia Moratti - rientra in quel Piano che punta alla messa in sicurezza e alla riqualificazione degli itinerari ciclabili esistenti, allo sviluppo dei raggi verdi, ad estendere il servizio di bike-sharing. Un Piano che porterà a Milano 131 km di piste ciclabili e una crescita dei percorsi dedicati alle due ruote del 50% rispetto al 2006".

Dal marciapiede di via Padova, dove termina la pista ciclabile esistente, il percorso si sviluppa sul marciapiede est di via Giacosa, lato numeri civici pari, dove si trova l'ingresso del parco Trotter, svolta a destra in via Felicità Morandi proseguendo sul marciapiede che costeggia il muro del parco per poi passare sotto i fornici del rilevato ferroviario fino ad incrociare via Pontano. Un breve tratto del marciapiede a nord di via Vincenzo Russo porta fino a Piazza del Governo Provvisorio (attualmente regolamentata come Zona a Traffico Limitato). Il percorso prosegue sul lato ovest di via Gerolamo Rovetta, svolta a destra su via dei Valtorta per un breve tratto fino a via Bono Cairolì Adelaide, interessando il marciapiede ovest di quest'ultima fino all'intersezione con via Policarpo Petrocchi, per una piccola porzione del marciapiede nord fino a via Dalla Piccola, per la quale il progetto prevede la creazione di una Zona 30 - Area Residenziale in questa via "a fondo cieco" per le autovetture, che si connette direttamente con la pista ciclabile del Naviglio Martesana. Il mese di marzo vedrà la caratterizzazione di tutto il percorso descritto con opportuna segnaletica orizzontale. Ad aprile partirà la sperimentazione per una durata di 30 giorni opportunamente monitorata al fine di scegliere se applicare il modello ovunque in città.

"La mobilità ciclabile - ha concluso il Sindaco - è uno dei settori in cui Milano ha investito di più. In due anni abbiamo progettato e iniziato a realizzare la rete ciclabile in vista dell'Esposizione Universale del 2015, abbiamo incentivato l'uso della bicicletta con campagne educative e di sensibilizzazione e abbiamo avviato con successo il bike-sharing. BikeMi, che oggi offre un centinaio di stazioni e 1.400 bici per un totale di oltre 10mila abbonati annuali, è già per numero di utilizzi il primo servizio nel suo genere in Italia e il quinto in Europa. Parlo di un modello che si basa sull'offerta di un uso integrato dei diversi mezzi di

trasporto pubblico: dalle metropolitane ai tram, dai bus ai filobus, ai radio bus, dal bike-sharing al car-sharing, ai parcheggi di interscambio.

Inoltre a Milano la percentuale dei mezzi elettrici è pari al 72%, la più alta in Europa, e con Ecopass stiamo sperimentando un sistema

all'avanguardia nel mondo per regolare gli accessi nel centro città in base alle emissioni inquinanti. Risultati importanti che confermano

l'impegno concreto di Milano per una mobilità sempre più amica dell'ambiente, sostenibile ed ecologica. Un impegno che continua, insieme

ai cittadini, alle associazioni, a chi vive e ama la nostra città".

"Milano, - ha dichiarato l'assessore allo Sviluppo del Territorio Carlo Masseroli - prendendo esempio da alcune città scandinave e del nord

europa, offre nuovi spazi per muoversi in bicicletta. Non più bici contro auto, ma auto, bici e pedoni insieme responsabilmente. Milano sceglie la bicicletta!".

Per iscriverti alla nostra news manda un messaggio a [paolo.pinardi@ilponte.it](mailto:paolo.pinardi@ilponte.it)