

Amianto: va avanti il processo ai dirigenti della Pirelli

Il Pm chiede condanne dai 3 agli 8 anni: le parti civili un risarcimento danni complessivo di circa 6 milioni di euro.

Michele Michelino (michele.mi@inwind.it)

Nel primo processo che vede imputati i dirigenti della Pirelli per omicidio plurimo e lesioni gravissime causate dall'uso dell'amianto nei confronti di decine di lavoratori (giudice dott. Raffaele Martorelli), il 14 gennaio il Pm Maurizio Ascione nella sua requisitoria ha chiesto la condanna per 8 degli 11 dirigenti membri del CdA della Pirelli degli stabilimenti di Viale Sarca e di via Ripamonti.

Il Pm ha chiesto 8 anni di reclusione per Grandi Ludovico, 6 anni per Isola Luciano, 5 anni e mezzo per Bellingeri Gianfranco, 5 anni per Sierra Piero (presidente sino a pochi mesi fa dell'Istituto Nazionale di Ricerca sul Cancro e tuttora nel direttivo dell'Istituto), 4 anni per Veronesi Guido, 3 anni ciascuno per Liberati Omar, Manca Gavino e Moroni Armando. Chiesta l'assoluzione per altri 3 (Battaglioli Gabriele, Pedone Carlo, Picco Roberto). Nella richiesta di condanne il Pm ha tenuto conto del periodo più o meno lungo durante il quale gli imputati sono stati nel CdA o Amministratori Delegati.

Nelle udienze processuali è stato evidenziato dai consulenti del Pm, dai tecnici e medici dell'Asl e dalle testimonianze degli ex lavoratori come nelle lavorazioni erano usati cancerogeni come le amine aromatiche, il talco contaminato d'amianto, il nerofumo e altri agenti molto

inquinanti, senza che il personale fosse informato dei rischi. Nello stabilimento della Pirelli Bicocca esistevano cunicoli e reparti usati durante la guerra per produrre anche sotto i bombardamenti, ancora funzionanti, in cui passavano 125 km di tubazioni coibentati d'amianto, in molti casi ammalorati e friabile che portava il vapore caldo nei reparti di produzione. Inoltre come testimoniato dai medici Asl di Via Cherasco, la stessa mensa aziendale era rivestita di amianto estremamente friabile. In particolare è stato accertato che i lavoratori non avevano in dotazione mascherine per proteggersi dalle polveri o altri dispositivi di protezione. Gli stessi guanti forniti dall'azienda erano di amianto e i reparti erano privi di respiratori ricordando infine che lo Iarc (Istituto Internazionale di Ricerca sul Cancro) considera l'industria della gomma come molto nociva per via delle tante sostanze cancerogene usate nella lavorazione. A causa di tutto questo i lavoratori alla Pirelli per decine d'anni sono stati esposti a fibre d'amianto in modo diretto, indiretto e ambientale.

In questo processo fin dall'inizio si è assistito al mercanteggiamento della vita umana. Nell'udienza del 14 gennaio si è assistito all'ennesima monetizzazione della salute e della morte. Nel giorno in cui il Pm ha formalizzato le richieste di condanna, l'avvocata dell'Asl di Milano, come altre istituzioni prima, si è ritirata dal processo comu-

nicando al giudice di aver concordato e ottenuto un risarcimento economico, lasciando i pochi familiari rimasti nel processo e le associazioni a combattere da soli per la giustizia.

Questo processo è partito grazie alla determinazione dei familiari di alcune vittime, ai lavoratori e alle associazioni. In particolare il Comitato per la Difesa della salute nei Luoghi di Lavoro e nel Territorio che fra i suoi iscritti conta diversi ex operai della Pirelli e cittadini della zona 9 e ha contribuito al processo fornendo alla Procura denunce e testimoni che sono serviti a portare sul banco degli imputati e al Pm di formulare e richiedere le condanne.

Nell'udienza del 21 gennaio, le parti civili hanno chiesto un risarcimento danni complessivo di circa 6 milioni di euro, e la richiesta è stata formulata anche nei confronti della società Pirelli, responsabile civile nel procedimento. L'Inail ha chiesto quasi 3 milioni di euro, l'Associazione italiana esposti amianto 210mila euro, Medicina democratica 250mila euro e i parenti di tre vittime, rimaste nel processo, hanno chiesto oltre 2 milioni di euro.

Le prossime udienze fissate in calendario sono per il 13 e 16 febbraio e per il 9 marzo, quando la parola sarà data alle difese. Al termine delle arringhe inizierà la Camera di consiglio per arrivare alla sentenza.

VIABILITÀ

Strisce blu: un documento del CdZ 9 sulle modifiche da apportare Già chiaro appare il il quadro di quelle erroneamente tracciate

Daniele Cazzaniga

Troppi gli errori sulle strisce blu, come segnalato in svariate occasioni dai nostri lettori. Sinora gli uffici tecnici del Comune non hanno fatto nulla. E allora la commissione Territorio del CdZ 9, presieduta da Luca Simi, ha costituito un gruppo di lavoro sulle strisce blu nelle nostre strade, composto da Anna Melone, Luca Perego e Andrea Bina, per verificare le modifiche da apportare. La prima analisi del lavoro effettuato si è svolta nella seduta del 2 febbraio. Sono state elencati errori, sviste, e problemi non presi in considerazione che, dalla Bicocca all'Isola, rendono difficoltoso e a volte impossibile posteggiare. Obiettivo: predisporre un documento analitico e fare proposte precise da presentare in Comune. Già molto chiaro appare il il quadro delle strisce blu erroneamente tracciate e da rivedere con urgenza:

- Viale Suzzani/via Ponale: risulta ancora presente il cartello di divieto di sosta davanti all'edicola (direzione centro città) ma sono state disegnate le strisce blu, senza segnaletica verticale, quasi sullo stesso tratto di strada. Le auto parcheggiate sull'area appena citata rendono difficoltosa la svolta degli au-

tobus che, provenendo da via Ponale, svoltano in viale Suzzani;

- Via Monterotondo, incrocio Gregorovius e Raconigi: tracciate le strisce troppo in prossimità degli incroci. Le auto parcheggiate creano intralcio e rendono problematica la viabilità;

- Via Arganini: all'incrocio con viale Suzzani su ambedue i lati della carreggiata sono stati tracciati posti auto che rendono difficoltosa la viabilità;

- Viale Suzzani incrocio via Santa Monica: posti auto che creano un collo di bottiglia causa di ingorghi su tutto il viale;

- Via Santa Marcellina all'incrocio con viale Sarca: posti auto che impediscono alle auto in transito di posizionarsi su due file per fluidificare il traffico;

- Via Piannel incrocio viale Sarca: posti auto che impediscono alle auto in transito di posizionarsi su due file per fluidificare il traffico;

- Viale Suzzani: posti auto in prossimità dell'uscita del parcheggio del supermercato Esselunga. La viabilità è già problematica a causa delle auto che entrano ed escono dal suddetto parcheggio. La presenza di auto parcheggiate crea sia scarsa visibilità sia intralcio alla viabilità;

- Via Mozambano: le strisce blu a lisca di pesce sono troppo strette e rendono difficoltosa l'uscita dalle autovetture;

- Via Esperia: in direzione Testi manca la segnaletica verticale e le strisce blu sono poco visibili.

In particolare il consigliere Andrea Bina ha segnato due problemi: 1) Le strisce blu, sebbene tracciate da pochi mesi, sono in molte vie quasi invisibili. Andrebbero rifatte, ovviamente a spese delle Aziende che le hanno tracciate perché hanno usato vernici o annacquate o di scarsa qualità. 2) Le strisce blu tracciate in prossimità delle fermate dei bus - emblematico il caso di viale Suzzani - li costringono a fermarsi in mezzo alla carreggiata contribuendo a creare interminabili file di auto. Andrebbero cancellate per allungare lo spazio di sosta del mezzo pubblico che così potrebbe agevolmente avvicinarsi al marciapiedi permettendo il transito della auto durante la fermata.

La Commissione del CdZ ha solo fatto una prima cernita dei problemi. Invitiamo quindi i lettori a farci pervenire altre eventuali segnalazioni: sarà nostra cura inoltrarle.

I parcheggi sulle aiuole di viale Testi: un bel problema

Roberta Coccoli

Da qualche tempo, sui vetri delle auto parcheggiate a "lisca di pesce" sulle aiuole spartitraffico di Viale Fulvio Testi, nella zona di PratoCentenaro, sono stati apposti dei foglietti che recitano così: "Polizia locale - Avviso - Gentile automobilista, la sosta in questa località sta irrimediabilmente danneggiando gli arbusti e il verde pubblico. Non posteggiare più la vettura sul verde pubblico; prossimamente le attività di controllo di polizia stradale, che attualmente si stanno svolgendo in altre vie, proseguiranno in questa sede."

Questo ha sollevato qualche polemica fra i cittadini, ma per capire bene è meglio partire un po' a monte. Molti degli edifici prospicienti il Viale Fulvio Testi, sono stati costruiti negli anni '30-'50 del secolo scorso, e pochissimi sono dotati di parcheggi interni, pur essendo abitati da un gran numero di cittadini. Dagli anni '80 (ossia da più 30 anni) per esigenze di parcheggio, molti veicoli posteggiano sulle aiuole laterali che dividono il controviale di Viale Fulvio Testi dalle corsie centrali, secondo una consuetudine ormai consolidata, dettata proprio dal fatto che la zona è deficitaria in fatto di parcheggi. D'altra parte il Comune individua Fulvio Testi come "arteria di penetrazione" della città, e quindi senza la possibilità di parcheggi ai lati della stessa, poiché, secondo il codice della strada, non è ammissibile: i rallentamenti per consentire il posteggio potrebbero recare problemi di sicurezza sul traffico regolare.

Purtuttavia, anche dopo la chiusura dei cantieri e la messa in funzio-

ne della nuova metro 5 le febbraio 2013, le aiuole di Viale Fulvio sono state ripiantumate, e nelle zone del viale che non venivano utilizzate come parcheggio già prima dei lavori sono tornate ad essere zone a verde, mentre nella zona di PratoCentenaro i veicoli sono tornati ad utilizzarle come posteggio. Al fioccare delle prime multe, i cittadini del quartiere si sono adoperati per raccogliere firme per richiedere al Comune che le aiuole potessero essere utilizzate come parcheggi, ma il CdZ 9 ha risposto che ciò non è possibile, senza però fornire altre soluzioni. Quindi la consuetudine è tornata tale e vigili del quartiere hanno chiuso un occhio dal 2013 fino ad ora.

Ma questo è l'anno di Expo e forse il Comune vuole ripristinare il prato per dare l'idea di una Milano più verde anche a chi verrà da fuori. Lodevole iniziativa, che purtroppo non risponde alle esigenze del quartiere poiché nel frattempo non sono state prese misure per la realizzazione di altri parcheggi. Era stato proposto di realizzarne nelle ampie vie di Santa Monica - Santa Marcellina, o di ricavarne a pettine in Via Rabolini, o migliorare la capienza dei parcheggi in Via Vidali, a "lisca di pesce" su entrambi i lati della strada. Qualcuno aveva proposto anche la realizzazione di box interrati in Via Raconigi o in Via Pianell, ma anche di ciò non se ne è fatto nulla.

Altri hanno proposto di ridurre la larghezza dei marciapiedi nei controviali per poter creare parcheggi a "lisca di pesce", che permettono

più parcheggi, e magari creare una pista ciclabile sotto gli alberi, al posto delle aiuole; altri ancora hanno proposto fioriere sui marciapiedi per aumentare il verde pubblico ma lasciando la possibilità di parcheggiare ai lati del viale. C'è anche chi ha evidenziato il fatto che in zona non esistono più posteggi liberi, sono tutti "blu" a pagamento, e può capitare che qualche ospite a Milano per qualche giorno o settimana, o qualche persona non residente, ma ugualmente domiciliata da anni in zona, non abbia neanche la possibilità di posteggiare in parcheggio libero: spesso per questi motivi si utilizzava proprio l'area sotto gli alberi. D'altra parte il codice della strada rileva la necessità di dotare, a fianco dei parcheggi a pagamento, anche i parcheggi liberi in proporzione (art.7 comma 8 del Codice della Strada) in aree non rilevanti, e lo stesso ha già indicato anche la Cassazione (Sentenza 116/2007), ma purtroppo a Prato non esistono parcheggi liberi, in netto contrasto con la normativa nazionale. D'altronde è già emersa l'illegittimità attuata dal Comune che si permette di notificare multe anche dopo i 90 giorni dalla data d'infrazione, non più valide secondo il codice della strada non sono più valide.

Speriamo che anche questa operazione della Polizia Locale non sia volta più a fare cassa sui cittadini che a tutelare la sicurezza stradale e il decoro, e soprattutto speriamo che il CdZ 9 riesca a trovare soluzioni alternative prima di rendere definitiva la richiesta di non posteggiare ai lati del viale nel quartiere di Prato.

Il CdZ 9 appoggia la richiesta di ripristino del doppio senso in via Sbarbaro

Michele Ponti

Il CdZ 9 chiede la riapertura di via Sbarbaro a doppio senso. Ma - attenzione - la chiede con una modalità che eviti di creare nuovamente i disagi patiti per molti (troppi) anni dagli abitanti di Affori, in particolare i residenti delle vie Cormano e Brusuglio. Inoltre si chiede al Comune di mettere in sicurezza gli attraversamenti pedonali utilizzati da chi si reca alla scuola Ricci. La soluzione prospettata, come si legge nel documento approvato dal CdZ 9 di cui pubblichiamo l'essenziale, è quindi temporanea, in attesa del completamento dei lavori della nuova rotonda di via Astesani/da Seregno. Solo allora si valuterà l'assetto da dare all'incrocio Sbarbaro/Fermi/Cormano/Brusuglio anche se già ora appare inopportuno riportarlo come era prima dello stravolgimento viabilistico di via Sbarbaro: troppe le code e gli ingorghi causati dalle auto che svoltano a sinistra, siano esse provenienti da via Sbarbaro sia da via Cormano. Si vedrà, ma per il momento accontentiamoci di questo primo passo in attesa di avviare uno studio più complessivo della viabilità e dei flussi di traffico di Niguarda, che tenga conto di una possibile riapertura al pubblico di via Minuziano e che sia orientato a favorire un più facile accesso ai Servizi dislocati sul territorio circoscrizionale nonché una maggiore integrazione tra quartieri che appartengono alla stessa Zona ma che risultano, tranne che in pochi e congestionati incroci, impermeabili fra di loro a causa della presenza di viale Fermi. Di seguito stralci della mozione del CdZ 9:

Il CdZ 9, in data 14/11/13 deliberava la richiesta per mettere in sicurezza l'accesso agli edifici scolastici che affacciano su via Sbarbaro



e chiedeva misure per regolamentare il traffico di attraversamento, ipotizzando l'introduzione del senso unico di marcia in direzione di Viale Enrico Fermi, allora provvisoriamente istituito per realizzare i lavori all'acquedotto. Ma tale studio di fattibilità non è pervenuto al CdZ e il Comune ha avviato e sostanzialmente terminato i lavori in via Sbarbaro senza sottoporre un parere alla Circostrazione. Questi lavori hanno suscitato forte malcontento nella cittadinanza:

non tanto per la nuova configurazione dell'incrocio tra le vie Cormano/Fermi/Sbarbaro (fortemente sponsorizzata dai Vigili) ma a causa della inopportuna scelta di rendere via Sbarbaro percorribile solo in ingresso a Niguarda, ovvero l'esatto opposto di quanto ipotizzato dal CdZ. Tale soluzione scaturisce dall'accoglimento di una richiesta dell'Istituto Achille Ricci, che lamenta l'assenza, a suo dire, di idonei stalli per le auto lungo il marciapiede che fronteggia l'edificio scolastico. La soluzione che l'Amministrazione Comunale sta predisponendo non risolve il problema della pericolosità dell'accesso alla scuola, perché persiste il parcheggio selvaggio su via Sbarbaro, su via Giuditta Pasta e sulla rotonda adiacente al cortile d'ingresso dell'Istituto. Inoltre, in via Sbarbaro è aumentata la velocità media delle auto per effetto dell'unico senso di marcia. Inoltre, a poche decine di metri dall'ingresso della scuola sorge un ampio parcheggio gratuito, dotato di 60 posti, spesso sottoutilizzato. Infine, la percorribilità di via Sbarbaro solo in ingresso a Niguarda ha pesantemente ridotto la possibilità di uscire dalla città per chi si trova in quartiere.

Quindi il CdZ chiede: 1) Il ripristino del doppio senso di marcia in via Sbarbaro fino al completamento del cantiere in via Vincenzo da Seregno/via Astesani, solo a seguito del quale potrà operarsi una verifica attendibile dei flussi di traffico che interessano l'area. 2) L'adozione di idonee misure che accrescano la sicurezza dell'attraversamento pedonale in prossimità del parcheggio esistente, con l'apposizione di ulteriori strisce pedonali in prossimità dell'ingresso della scuola.