

A photograph of a Deliveroo delivery rider from behind, wearing a blue jacket and a large blue insulated bag with the Deliveroo logo (a white hand icon) and the word 'deliveroo' in white. The rider is on a bicycle with a yellow frame. The background shows a city street with a yellow building, a blue signpost, and other pedestrians. A large, semi-transparent yellow graphic is overlaid on the left side of the image, and the word 'QUINDI' is written in large, bold, dark blue capital letters across the middle of the image.

# QUINDI

## **ALGORITMO A DOMICILIO**

**Storie di rider: «Viviamo  
con 4 euro a consegna»**



«Il tempo è il nemico». Storie di rider che rincorrono l'algoritmo  
di Alberto Pozza e Federico Tondo

Atti di «amore urbano». La risposta al graffitismo vandalico  
di Carola Mariotti

Emno: «A Milano troppi muri liberi. L'illegalità è l'essenza dei graffiti»  
di Sebastiano Lodovici e Giovanni Martinelli

Il tram che non si è fermato. Maja: «Improbabile un guasto»  
di Diadora Alacevich e Chiara Orezzi

Scalo Porta Romana: il futuro del quartiere rinato con i Giochi Milano-Cortina  
di Lucrezia Aprili

Brand Milano: la metropoli post olimpica pensa a rinnovare il racconto  
di Eva Surian

Paralimpiadi: Lombardia fucina di talenti sportivi  
di Vito Lotito

Da Barry Lyndon a Notre Dame de Paris: in giro per il mondo con cinema e teatro  
di Alessandra Falletta Ballarino

# SOMMARIO

QUINDI



## «Il tempo è il nemico». Storie di rider che rincorrono l'algoritmo

Alberto Pozza



Federico Tondo



---

Dopo i commissariamenti aziendali che stanno scuotendo il delivery, sempre più rider hanno iniziato a raccontare la propria esperienza. Le testimonianze parlano di un lavoro in cui l'algoritmo è l'unica cosa che conta. Ma è anche il mezzo attraverso il quale preservano la loro indipendenza dal padrone

---

«Con la bicicletta è dura. Davvero dura». Le storie dei rider che devono effettuare più consegne sono diverse, ognuno ha idee differenti, ma tutti concordano su un punto: il tempo è il nemico principale. L'algoritmo funziona in maniera semplice, quasi banale. Con un tasto si può scegliere se si è soddisfatti dell'ordine, un pollice verde in alto oppure uno rosso in basso. La paga può dipendere anche da una singola azione. Basta una manciata di clic per essere penalizzati. Le principali aziende di consegne a domicilio compaiono su tutte le pagine dei giornali nelle ultime settimane. Dopo l'accusa a Just Eat sono commissariate anche Glovo e Deliveroo. Le motivazioni sono ormai note a tutti: caporalato e sfruttamento illecito della manodopera. I racconti della vita da rider sono diversi tra loro, per Abdul è ormai un'abitudine: «Ho 27 anni e vengo dal Ghana. Lavoro per Deliveroo da cinque anni». Mohamed invece è alle prime armi: «Ho 22 anni e sono pakistano. Lavoro per Glovo da un anno». Sono tutti partite IVA.

Si trovano tra piazza XXIV Maggio e piazza Sant'Eustorgio. Da un lato i fast food KFC e CKN, dall'altro un McDonald's. Davanti ai tavolini esterni, di fronte alla fermata del tram che da Lorenteggio va a Gratosoglio, c'è infatti uno dei principali ritrovi di rider di Milano. Nel tardo pomeriggio sono decine i mezzi pronti a partire per le consegne. Si riconoscono subito: ruote delle bici molto grandi, sul portapacchi zaini termici con i loghi delle piattaforme di delivery e sui manubri i guanti per combattere il freddo. Nel frattempo, dentro al McDonald's, combattono la noia e l'attesa di un ordine seduti al bancone della vetrina che dà sulla strada. Scrollano lo schermo del cellulare, parlano tra loro, aspettano pazientemente che il telefono si illumini con una notifica. Quello è il segnale delle consegne.

Abdul e Mohamed sono molto disponibili, a loro piace parlare, sono felici di condividere le loro storie con gli altri invece di limitarsi a correre freneticamente per strada. Hanno appena iniziato il turno, non sanno ancora quando finiranno.

Entrambi lo dicono senza giri di parole: «Stacco quando non ce la faccio più, quando sono davvero stanco». Non hanno problemi a dire quanto guadagnano. Abdul non ha un incasso fisso: «Lavoro cinque giorni a settimana. La media è quasi quattro euro a ordinazione, non cambia in base alla distanza. Il numero di consegne è libero, dipende da te». Va un pochino meglio per Mohamed, che è più scrupoloso nei calcoli: «Sono in servizio sei giorni a settimana. Prendo tra i 40 e 50 euro al giorno, anche fino a 60 o 65 nei weekend».

Non parlano molto bene l'italiano, Abdul riesce a formulare appena qualche frase semplice, mentre Mohamed parla quasi solo l'inglese. Anche lui non perfettamente. Riescono a capire il senso delle frasi, gli basta quello per intrattenere frammenti di conversazione con i clienti. Un'altra difficoltà tipica di tutti i lavori che si svolgono per strada è il meteo. I mezzi di trasporto sono decisivi in questi casi. Mohamed è più fornito: «Per i primi due anni ho avuto la bici, poi ho preso la patente e dal 2022 ho lo scooter». Poi parla degli ostacoli maggiori: «Su certe strade è difficile. Chi non può permettersi uno scooter non riesce ad andare nei posti più lontani. Quando piove molto forte è difficile



Il ritrovo dei rider tra piazza XXIV Maggio e piazza Sant'Eustorgio, dinanzi alla fermata del tram 3

“  
Combattono  
la noia seduti al  
bancone. Aspettano  
che il telefono  
si illumini con  
una notifica  
”

“  
La differenza  
tra i mezzi  
utilizzati dai rider  
solleva altre  
due questioni:  
il meteo e i ritardi  
”



I mezzi di trasporto sono decisivi per i rider, la bicicletta può essere limitante su certi tipi di terreni

spostarsi».

Abdul invece usa ancora la bici, anche perché non ha alternative: «A volte ho dovuto rinunciare alle consegne per maltempo, ma presto avrò l'esame per la patente B. Sarà meglio, soprattutto per le tempistiche. Così finalmente potrò andare più veloce in città». Attualmente è condizionato negli spostamenti: «Posso decidere se lavorare sotto pioggia o neve. Ma se c'è pioggia non lavoro. Se nevicata, non esco. È pericoloso andarci in queste condizioni». Per quanto riguarda la gestione dei veicoli le cose sembrano migliorare: «I mezzi li compriamo noi, ma se si ammaccano li ripara l'azienda. Dobbiamo mandare una foto e scrivere come è successo. Poi ci pensano loro». Mohamed ha parlato anche degli infortuni sul lavoro, ma senza grosse notizie, perché non ne ha mai subiti: «Non conosco nessuno che si è fatto male. Sul contratto c'è scritto che se fai un incidente devi mandare tutta la documentazione all'azienda, poi ti rimborsano». Alcune consegne possono portare in dote altro come racconta Abdul: «A volte devo prendere soldi direttamente dal cliente. Qualcuno è furbo e non vuole pagare, ma io non gli consegno niente. Torno indietro e lo dico a Deliveroo, poi il cibo lo mangio io». Hanno atteggiamenti diversi verso la loro occupazione, sia a breve che a lungo termine.

C'è una grossa differenza nel rapporto tra le aziende di delivery e chi lavora per loro. Se Glovo, Deliveroo e Just Eat sono concorrenti, lo stesso non si può dire di chi consegna. Ci sono diversi amici che iniziano il turno insieme a loro, montano sui mezzi e li salutano. Anche quelli che hanno già iniziato e passano per strada si fermano o scambiano fuggacemente un cenno d'intesa. Sono tutti uniti, si percepiscono come un collettivo. «Ci conosciamo tutti. Molti di noi lavorano da tanti anni. Siamo tutti amici tra noi». C'è anche solidarietà reciproca: «Se qualcuno ruba la bicicletta di un rider, scrive agli altri e noi lo aiutiamo. Però se ti rubano la bici è colpa tua. Devi legarla col lucchetto».

I rider sono ricoperti di marchi. Di qualsiasi azienda: sul cappellino, sullo zaino, sul giubbotto e persino sui mezzi. Generalmente nessuno di questi è quello per cui lavorano. Mohamed ha il cappello di Just Eat, sul retro un sacchetto di una ditta cinese e un contenitore di Deliveroo, eppure lavora per Glovo. Tutti gli

oggetti che porta con sé gli sono rimasti dai lavori precedenti. Li usa perché la nuova azienda non glieli fornisce. Nemmeno quelli strettamente necessari per una consegna.

Abdul non crede che ci sia uno sfruttamento nei loro confronti. «Tutti vogliono aumentare gli stipendi. È così dappertutto. Sarebbe giusto adeguarli. Lo abbiamo chiesto per il 2026, faremo lo stesso nel 2027, e così via». Anche Mohamed ha la stessa opinione: «Mi piacerebbe ricevere più soldi, ma non mi sento maltrattato». Ottengono denaro anche con le mance. Per Abdul sono un buon metodo per arrotondare: «Dipendono dai clienti. Alcuni le danno, altri no. Ieri ho preso 4 euro. Possono essere in contanti oppure sull'app». Proprio mentre sta parlando, riceve una notifica sul suo cellulare. È l'app di Deliveroo. Gli è appena arrivato un ordine. «Ce ne sono due da 8,14 euro totali. Trovo l'indicazione su dove prendere il cibo (il Conad di Corso San Gottardo, ndr) e dove consegnarlo (via Privata Parenzo, ndr). Ho poco tempo per accettare». Sulla parte bassa dello schermo, sotto i dettagli dell'ordine, compare una barra a scorrimento. Il banner all'inizio è completamente verde, ma si colora di rosso nell'arco di venti secondi. Bisogna scegliere in fretta, altrimenti la consegna passa a un altro rider. Abdul accetta: «Vado perché ho visto che il pagamento è buono. Ci metto meno di 30 minuti». Poi spiega: «Una volta che accetti, puoi anche entrare nell'app e annullare la consegna».

Mohamed ha altri piani per il futuro, più ambiziosi: «Sto cercando lavoro diverso, sono anche uno studente. In Pakistan ho preso un diploma di ingegneria meccanica e mi piacerebbe entrare al Politecnico per studiare. Voglio imparare a progettare le macchine». Abdul invece è soddisfatto dall'impiego: «Adesso mi va bene questo lavoro. Mi piace fare consegne».

Il vecchio sistema del potere si è evoluto. La sua visibilità è stata sostituita con un'applicazione algoritmica, quasi invisibile, apparentemente senza padroni: «Se andassi in una ditta, magari mi tratterebbero male. In questo caso sono io il capo». Prima lo scontro era frontale e diretto, ora non c'è nemmeno la percezione di un conflitto, perché la forza lavoro deve fronteggiare un sistema di controllo differente.



I rider sono ricoperti di marchi di qualsiasi azienda, generalmente nessuno di questi è quello per cui lavorano

“ Quando arriva un ordine bisogna scegliere in fretta se accettare, o la consegna passa a un altro rider ”



## Atti di «amore urbano» La risposta al graffitismo vandalico

Carola Mariotti



---

Dal primo cleaning day al partito delle spugnette: un progetto nato da un gruppo di cittadini per ripulire il proprio quartiere si è trasformato in un movimento culturale. Da Milano a Brescia, passando per Roma, il graffitismo vandalico smuove residenti di ogni età per riportare bellezza nelle vie delle

---

Armati di saponi e spugnette, scendono in strada a pulire i muri della loro città: «Serve portare bellezza, ma non cerchiamo la fama». Da Milano a Brescia, passando per Roma, si moltiplicano i gruppi di cittadini che, stanchi del graffitismo vandalico che imbratta le loro città, sono scesi in strada per ridargli vita. Abbiamo parlato con Fabiola Minoletti, fondatrice e promotrice dei cosiddetti cleaning day nella città di Milano: conosciuti come “il partito delle spugnette”, nel tempo, un progetto nato da un gruppo di cittadini per ripulire il proprio quartiere si è trasformato in un vero e proprio movimento culturale. Alle volte non serve essere in tanti, ma volerlo davvero: ce lo dimostra Ghost Pitùr, l’angelo del decoro bresciano che nella notte ripulisce i muri della sua città.

Non sono addetti di una ditta di pulizie, né dipendenti comunali. Sono vicini di casa, lavoratori, studenti e pensionati che hanno deciso di smettere di essere spettatori passivi del declino del proprio quartiere. Armati di pennelli, rulli e solventi biodegradabili, questi cittadini scendono in strada per un atto di

“  
 Quel progetto  
 nato dal desiderio  
 di fare del bene  
 al proprio quartiere  
 si è espanso a tutta  
 l'area di Milano  
 ”



La Vicepresidente del Coordinamento Comitati Milanesi Fabiola Minoletti

“amore urbano”: una riappropriazione gentile, ma fermissima, dello spazio pubblico.

Nella foto una missione di vita Fabiola Minoletti. Vicepresidente del Coordinamento Comitati Milanesi, amante della sua città e del suo quartiere, l'Abruzzi Piccinni. Nel lontano 2005 Fabiola decise che era stanca delle scritte colorate che ricoprivano i muri dei palazzi ed era il momento di fare qualcosa. Tramite il Comitato del quartiere, organizza i primi eventi che prenderanno forma poi nel progetto dei cleaning day, dove i cittadini prendono parte attiva nella pulizia dei quartieri. Spugne e secchi in mano con un solo obiettivo: ridare vita a quei muri imbrattati.

«Bisogna portare bellezza, e lo devono fare i cittadini», questo il monito e l'obiettivo di Fabiola. Così, i residenti in collaborazione con l'Associazione Nazionale Antigraffiti, hanno ripulito Viale Abruzzi dal numero civico 1 al 38. Quello fu il primo cleaning day ufficiale, che li disegnò mediaticamente con il nome di “partito delle spugnette”.

Ad oggi, quel progetto nato dal desiderio di fare del bene al proprio quartiere va avanti e si è espanso fino a coprire tutta l'area di Milano: cittadini volontari una o due volte a settimana puliscono zone della città. «Il progetto da un lato vuole portare bellezza, dall'altro vuole attivare, stimolare il cittadino a prendersi cura della città, creare una cittadinanza attiva» spiega Fabiola. Certo, non mancano le critiche da parte dei writers: «Soprattutto quando ci siamo occupati di ripulire le mura del Carcere di San Vittore, o quando ci siamo occupati delle Case Popolari del Giambellino, le critiche sono state molte. Deve essere chiaro che questi graffiti sono fatto in modo illecito, non è street art. Milano mette a disposizione degli spazi liberi per chi davvero vuole creare arte, ma ovviamente ha i suoi costi. Un murales prodotto da uno street artist professionale può costare anche 20 mila euro».

Chiunque, senza alcun costo, può richiedere un cleaning day nel proprio quartiere, la spesa delle vernici è a carico dei volontari e i materiali sono riciclati. Negli ultimi anni, i ragazzi del Rotary Club partecipano attivamente ad alcune giornate di pulizia, in particolare quelle dedicate a scuola, edifici

pubblici e case popolari. Inoltre, il Comitato di Minoletti opera tramite interventi o giornate di sensibilizzazione nelle scuole per parlare coi più giovani di graffitismo vandalico e le sue conseguenze sull'ambiente e l'economia.

Minoletti è stata la prima, su tutto il territorio italiano, ad iniziare a studiare il fenomeno del "graffitismo vandalico" come fenomeno urbano. Grazie alle sue ricerche, è possibile analizzare l'andamento dell'incidenza della produzione dei graffiti, in quali zone e quali artisti. Emerge soprattutto un dato che dà speranza: la rimozione tempestiva dei graffiti lancia un forte segnale ai writer che, nel tempo, sono demotivati al produrre nuove scritte in quel luogo. Una conseguenza che evidenzia l'importanza di queste iniziative cittadine per mantenere pulita la città.

Poco lontano da Milano, nella città di Brescia, opera un altro angelo del decoro. Si fa chiamare Ghost Pitùr, l'eroe incappucciato che gira nella notte per la città armato di pennelli e vernici, pronto a ridare colore ad un muro graffitato. La sua storia è un po' diversa da quella di Fabiola, ma entrambi hanno iniziato questa crociata con un chiaro fine: ridare la città pulita ai suoi cittadini. «Di giorno sono un imbianchino, mi vesto di bianco e da bravo bresciano lavoro dall'alba al tramonto. Di notte mi vesto di nero, ma faccio sempre lo stesso lavoro», racconta Ghost Pitùr.

Tutto è iniziato a giugno 2025, quando una sera, nel rincasare, camminava sulla solita via fiancheggiando il solito muro. Quella sera, lo vede con occhi diversi, e tra l'intonaco e la pietra prendono il sopravvento una serie indefinita di scritte d'odio, rabbia, slogan. «La domanda che mi sono fatto è "ma il proprietario di questa casa, che l'ha comprata perché era di quel colore e di quel colore la voleva, sarà contento di queste scritte?". In quel momento ho capito che era una vera e propria violazione nei confronti dei residenti, bisognava fare qualcosa, ma cosa? E poi mi sono ricordato: io già ripulisco muri tutto il giorno, perché non farlo anche di notte». Così, dopo due o tre giorni di riflessione, sceglie il primo muro da ripulire e dà vita a Ghost Pitùr. Decide di iniziare a condividere sui social media il suo operato, e in poco tempo conquista il pubblico. «Non mi



Una dedica di Ghost Pitùr, l'ecoattivista bresciano che si occupa di pulire i muri della città

“ La rimozione dei graffiti lancia un forte segnale ai writer che sono demotivati al produrre nuove scritte ”

“

Il muro deve essere sano per far sì che la ripulitura duri nel tempo e il rappezzo si veda il meno possibile

”

aspettavo questo successo. Ho deciso di iniziare in anonimato proprio perché il mio obiettivo non è diventare famoso, voglio lasciare un segno. Mi piacerebbe che il mio sia uno stimolo per chiunque, che nasca un po' di spirito di emulazione e magari un movimento». Finito il lavoro, Ghost Pitùr lascia comunque una sua firma: una velina trasparente che recita “questo è un atto di amore urbano”.

Dopo quasi un anno, Ghost Pitùr continua ad operare nella notte, sempre con la stessa modalità: sceglie il muro, prepara il colore ed entra in azione. La scelta del muro non è casuale, ma condizionata da diversi fattori tecnici. Innanzitutto, esclude i palazzi che sono sotto la tutela della Sovrintendenza dei Beni Culturali, tramite una mappa fornita dal sito del Comune di Brescia. Inoltre, il muro deve essere “sano” per far sì che la ripulitura duri nel tempo e a tinta unita, in modo che il “rappezzo” si veda il meno possibile.

A chi lo critica dicendo che “cancella l'arte” lui risponde: «Io non cancello l'arte, se mi trovo davanti ad un disegno, un messaggio, che può essere considerato arte scelgo un altro muro, ma questa street art deve essere fatta con cognizione e negli spazi assegnati dai comuni». C'è chi lo accusa di farlo per un tornaconto economico, per pubblicizzare la sua azienda, ma Ghost Pitùr, con ironia, risponde: «Non mi serve farmi pubblicità, ho già abbastanza lavoro così. E se proprio volessi farla, non mi metterei incappucciato, mi basterebbe utilizzare la maglietta bianca con il logo che utilizzo tutti i giorni».

Ma, fortunatamente, c'è anche chi riconosce l'impegno e la volontà del suo operato: «Mi è capitato, mentre ripulivo un muro, che la proprietaria del palazzo uscisse dal portone. Erano le 5:45, la signora mi ha guardato un po' stupita trovandosi davanti un personaggio bardato in nero, ma mi ha riconosciuto subito. Mi ha sorriso, e mi ha chiesto “Vuoi un caffè?”. Questo mi è successo più volte in realtà. Tanti proprietari mi hanno contattato sui social ringraziandomi per aver ripulito il loro palazzo».

Prossimamente vedremo Ghost Pitùr all'opera con un altro angelo del decoro: si chiama Valerio e pulisce Roma con amore. I due  collaboreranno per un progetto nella



Il lavoro di ripulitura di un muro da parte degli ecoattivisti milanesi

# Emno: «A Milano troppi muri liberi. L'illegalità è l'essenza dei graffiti. A 14 anni ho fatto il primo treno»

Sebastiano Lodovici



Giovanni Martinelli



Per alcuni è vandalismo, per altri linguaggio urbano. Il writer milanese ci racconta il mondo dei graffiti, tra adrenalina, illegalità e studio. Dalle prime tag da ragazzino ai treni dipinti nella notte: una narrazione diretta che svela logiche, rischi e fascino di una cultura nata sui muri

Nel mondo dei graffiti il nome conta più di ogni altra cosa. È la firma, il marchio, l'identità che corre sui muri della città e sui vagoni dei treni a dare credibilità e riconoscibilità a un writer. A Milano, uno di quei nomi è Emno. Attivo nella scena cittadina si è raccontato senza filtri coinvolgendoci in un universo liquidato spesso come semplice vandalismo ma che, per chi lo vive, è molto di più. Competizione, tecnica, studio, adrenalina.

Partiamo dal principio, come ti sei avvicinato ai graffiti? Da piccolissimo. A 8 anni ho iniziato a fare i primi disegni sui fogli. Poi alle medie ho



Una delle opere del writer milanese Emno sul vagone di un treno

iniziato a perfezionarmi e a farli un po' uscire da casa. Da bambino li facevo da solo, poi crescendo mi trovavo con i miei compagni di classe, con quelli che erano un po' teste calde.

Perché Emno?

A caso, ti dico la verità. C'è chi sceglie il nome per un motivo, io l'ho preso a caso.

Il salto quando è stato?

Con i primi treni a 14 anni, da lì mi è partita la scimmia e non mi sono più fermato.

Mi hanno detto che sei un writer completo, cosa vuol dire?

Completo vuol dire che sei

un writer che fa muri, treni e metro.

E ogni quanto dipingi?

Dipende dal periodo, un writer attivo fa quattro, cinque pannelli a settimana.

Ma Emno quanti ne fa?

Diciamo circa cinque a settimana.

Ora fai parte di una crew, una delle più importanti di Milano

Sì, CTO. È una crew che c'è dal 2006 che ha riempito la città. Tutti i componenti infatti sono grandi, sui 40 anni.

Al di là dei graffiti, di cosa ti occupi? Fai qualcosa legato a questo mondo?

No, non posso entrare nei dettagli, ma faccio altro. In questo settore guadagni se fai street art, non graffiti. Adesso stanno andando molto i lavori su commissione per i cartelloni pubblicitari dipinti. Si guadagna bene, ma è un giro chiuso. E poi li fanno persone molto specializzate.

A proposito, che differenza c'è tra street art e graffiti?

La street art è più figurativa e quasi sempre autorizzata. Un volto realistico su una facciata è street art; un tag o una scritta sono graffiti. Infatti la street art è molto più apprezzata dalle persone. I graffiti sono

più visti come vandalismo. Però anche un tag nasconde anni di lavoro, di studio delle lettere. È un po' come se prendi un tatuaggio di lettering. Lo vedi e dici: "Questa è arte". Ecco, è la stessa cosa, c'è lo studio della lettera come se fosse un'arte, però uno che non se ne intende vede una scritta nera sul palazzo e dice: "Mi ha sporcato il palazzo".



Treni e infrastrutture ferroviarie sono tra i supporti più ambiti dai writer

Ma pensi che la città dovrebbe mettere a disposizione più muri liberi? No, anzi a Milano ce ne sono già a disposizione tantissimi. Tutti ci possono dipingere. L'illegalità, il marchiare il territorio sono l'essenza dei graffiti. Se tu marchi il territorio in modo legale non ha lo stesso valore. Quando lo fai in modo illegale non conta solo la tecnica. Ci sono la velocità, la paura di essere beccato. È un gioco un po' strano. Con i muri legali i graffiti vengono un po' snaturati.

Poi ci sono dei limiti, magari su una palazzina perfetta non dipingi.

Quindi non hai mai collaborato con il Comune di Milano?

No, ma ti dico un'altra cosa. Un writer può essere anche il più bravo del mondo, ma se fa pezzi bellissimi su muri consentiti mettendoci dieci giorni e bevendosi una birra, il suo prodotto non ha lo stesso valore di un'opera meno bella però fatta su un treno.

Chi sono stati i tuoi maestri, quali gli stili che ti piacciono di più?

Allora, lo stile classico è quello che prediligo. I maestri per me sono tutti quelli della scena di New York degli anni Ottanta: Dondi, Seen, Quick, sono degli Dei dei graffiti.

E invece di italiano dai 2000 in poi?

Tutti quelli di CTO, loro nei 2000 erano attivissimi, Lama, per esempio è fortissimo. Anche Caps, dei WCA.

A 14 anni hai detto che hai fatto i primi treni. Perché i treni sono così importanti? Perché ti permettono di farti vedere da un casino di gente. Tutti i writer vogliono fare i treni, è bello perché tu magari lo dipingi in Bovisa e te lo vedono a Pavia. Oppure lo dipingi in Garibaldi e te lo vedono a Napoli e quindi fai girare il nome il più possibile e far girare il proprio nome il più possibile è l'obiettivo. Ovviamente è rischioso.

A proposito di rischio, ti saranno capitate delle situazioni difficili da gestire.

Certo, una volta stavo facendo un treno con un amico e c'erano due poliziotti in borghese. Questi vedono che li abbiamo visti e ci iniziano a correre incontro. Iniziamo

a scappare e vediamo altri due poliziotti in divisa. Corriamo, corriamo, corriamo e riusciamo a scappare. In quell'occasione però sono caduto e mi sono spaccato tutto. Un'altra volta mi ero arrampicato su un cartellone pubblicitario per dipingere su un palazzo. Uno si affaccia da una finestra e mi

fa: "Chiamo la polizia". Sono dovuto scendere giù come un pazzo. Un'altra volta sono andato a fare un ponte sopra la tangenziale. Sono andato da solo in motorino. Era notte, sono salito sul bordo del ponte, avrò avuto 30 centimetri per appoggiare i piedi, sotto c'erano le macchine che passavano. A un certo punto mi sono bloccato e ho detto: "Che cazzo faccio?". Ho messo le cuffiette, ascoltato un po' di musica e ce l'ho fatta. Lì ho avuto veramente paura.



Un vagone dipinto può attraversare città o intere regioni facendo circolare il nome dell'autore

Solitamente sei da solo o con qualche amico?

Preferisco da solo.

Perché, secondo te, la collettività spesso non

apprezza i vostri lavori?

Perché se non sei del settore, non li capisci. E quindi sembrano solo vandalismo. Bisognerebbe cercare di unire i punti di vista. Quello di chi non ne capisce (che io comprendo) e quello di chi ne capisce. Se le persone sapessero che c'è, probabilmente



## Il tram che non si è fermato, nessuna ipotesi esclusa. Maja: «Improbabile un guasto»

Diadora Alacevich



Chiara Orezzi



---

Luci e ombre avvolgono l'incidente dello scorso 27 febbraio. Perché il sistema di sicurezza dei nuovi Tramlink non ha rilevato il malore del conducente? Il commissario Roberto Maja studia per chiarire la vicenda

---

Erano circa le 16.00 di venerdì 27 febbraio quando il quartiere di Porta Venezia, a Milano, è stata scossa da un forte boato. Un tram della linea 9 è deragliato dai binari e si è schiantato contro un palazzo. Il bilancio: 2 morti e 54 feriti. Ma cosa ha provocato questo disastro? Cosa sta all'origine dell'incidente ancora non si sa con certezza, ci sono solo delle ipotesi. Il conducente sessantenne che si trovava alla guida del mezzo, lavoratore nel settore con oltre 30 anni di curriculum alle spalle, ben conosceva la tratta su cui stava operando. Secondo quanto riferito agli investigatori, l'uomo ha dichiarato di aver avuto un malore poco prima dell'incidente, circostanza che potrebbe aver causato la perdita di controllo del mezzo. Ma qualcosa non torna. Per capire meglio i retroscena, abbiamo intervistato il Professor Roberto Maja, docente di Ingegneria dei Trasporti al Politecnico di Milano, nonché investigatore del Ministero che sta seguendo il caso. «Questi nuovi tram hanno dei sistemi di sicurezza all'avanguardia, che rilevano se il tramviere è reattivo e se risponde ai comandi. Adesso c'è da capire perché, avendo avuto un malore,

il tram ha proseguito», ha puntualizzato.

Andiamo per gradi. L'incidente è avvenuto lungo viale Vittorio Veneto, in zona Porta Venezia. Il mezzo, un Tramlink di ultima generazione arrivato giusto due settimane prima nel capoluogo lombardo, era partito come di consueto dalla Stazione Centrale. Passando per Piazza della Repubblica, il tram puntava verso Piazza Oberdan. Arrivato all'incrocio con via Lazzaretto, dove uno scambio sulle rotaie consente di deviare anche a sinistra, il tram non ha seguito il percorso designato dalla sua tratta e ha, invece, imboccato la svolta. Avendo saltato una fermata, la velocità di transito era superiore a quella consentita. Ed è qui, il disastro: il mezzo è uscito dai binari ed è andato a sbattere contro un edificio sull'angolo, abbattendo il semaforo e sfondando la vetrina di un ristorante cinese.

Da subito la situazione è parsa allarmante: su circa una sessantina di passeggeri a bordo, 54 sono rimasti feriti, mentre 2 sono deceduti. Si tratta di Ferdinando Favia, 59 anni, rimasto investito dal tram, e Okon Johnson Lucky, cittadino nigeriano di 49 anni, passeggero del 9 (scambiato inizialmente per il senegalese Abdou Karim Tourè, rimasto in realtà ferito). I feriti sono stati trasportati negli ospedali milanesi Policlinico, Niguarda, Fatebenefratelli e San Raffaele. Saranno tutti risarciti dall'azienda di trasporti milanese Atm con 5mila euro. L'accaduto ha scosso la città nel profondo. «Una tragedia. Ora è difficile avventurarsi in analisi su quello che è successo», aveva dichiarato a caldo il sindaco Giuseppe Sala, senza riuscire a spiegarsi l'accaduto: «Il mezzo era nuovo, il conducente molto esperto, in servizio da solo un'ora». Anche l'azienda Atm, finita ora nell'occhio del ciclone, aveva diffuso una nota esprimendo vicinanza a tutte le persone toccate dalla vicenda.

Ora che la vicenda è chiara, soffermiamoci sul mezzo coinvolto. Tramlink, è questo il nome dei nuovi tram di marca Stadler, acquistati da Atm per rafforzare la propria flotta. Ben 74 nuovi mezzi, che ormai da circa un anno circolano a pieno regime nelle strade di Milano. Sono veicoli lunghi 25 metri, dispongono di 66 posti a sedere, hanno carrozze comunicanti e piani ribassati per facilitare l'accesso anche ai passeggeri con



I Vigili del Fuoco sul luogo dello schianto del tram in Porta Venezia

---

“ Adesso c'è da capire perché, avendo avuto un malore, il tram ha proseguito la sua corsa ”

---

“  
Se il comando non viene premuto, si attiva un allarme. Se questo non viene disattivato scatta la frenata d'emergenza”



I sanitari portano i primi soccorsi ai feriti del deragliamento del tram 9 in Viale Vittorio Veneto

disabilità. Inizialmente questi tram sono stati impiegati soprattutto sulle linee 7 e 31, ma da alcune settimane sono entrati in servizio anche sulla linea 9, quella finita al centro delle cronache. Ma cosa caratterizza questo nuovo modello? Oltre alla vernice gialla brillante, i tram, di produzione spagnola, sono dotati di sistemi di sicurezza avanzati con l'obiettivo di prevenire incidenti, migliorare la sorveglianza e aumentare la sicurezza. Tra le dotazioni principali figurano dieci telecamere di bordo, tutte collegate alla centrale Security di Atm, un sistema di infomobilità in tempo reale e la bidirezionalità, che consente al tram di invertire il senso di marcia senza necessità di un anello di ritorno, un vero e proprio Boeing 777 della strada simbolo della progressiva modernizzazione del trasporto pubblico milanese, e non solo. Proprio i sistemi di sicurezza, però, sono oggi al centro dell'attenzione: si sono attivati? Non si sono attivati? Il primo dispositivo da considerare è il cosiddetto "sistema dell'uomo morto", presente anche nei treni. Si tratta di un sistema di vigilanza inventato all'inizio del Novecento per sostituire la presenza del secondo uomo che un tempo affiancava il macchinista nelle locomotive ferroviarie, come il fuochista. Il meccanismo funziona tramite pulsante o pedale e deve essere azionato dal conducente ogni 2,5 secondi per dimostrare di essere attivo e vigile. Il sistema entra in funzione quando il tram supera i tre chilometri orari. Se il comando non viene premuto, si attiva un allarme sonoro e, se questo non viene disattivato entro pochi istanti, scatta automaticamente la frenata d'emergenza. Accanto a questo dispositivo c'è anche il "sorvegliante", una leva che funziona in modo simile ma con un tempo di reazione più lungo, circa 30 secondi. Si tratta di un pulsante collocato vicino al manipolatore di trazione, il comando utilizzato dal conducente per controllare la marcia del tram.

A questi sistemi si aggiungono anche i sensori anticollisione, tra cui il Train Forward Collision Warning, progettato per ridurre il rischio di impatto con pedoni o ostacoli. Questo sistema avvisa il conducente tramite segnali acustici, in modo simile a quanto avviene nelle automobili. «Ogni veicolo ha un piano di manutenzione e di revisioni periodiche, disposte dalla normativa, e anche le aziende sono molto attente a queste operazioni»,

ha osservato Maja, che ha poi proseguito: «Alcune ispezioni sono giornaliere, altre periodiche. In generale, dopo un certo numero di chilometri si devono fare delle revisioni ai carrelli e ai freni, che vengono smontati e rimontati completamente, per verificarne l'efficienza». Se queste sono le premesse, «l'ipotesi del guasto tecnico appare abbastanza debole. Però chi lo sa». Sono appena iniziate, infatti, le indagini volte a far luce sulla dinamica dei fatti. La perizia sul deragliamento del tram sarà affidata al Professore Fabrizio D'Errico, nominato superconsulente dalla Procura titolare delle indagini. Si tratta di un esperto di disastri ferroviari, che ha già affiancato le autorità nell'inchiesta sulla strage di Pioltello del 2018. Dai primi rilievi dei tecnici della polizia locale sull'incidente, che hanno interessato lo scambio di binari dove si incrociano due linee, non sarebbero emersi problemi o malfunzionamenti. Il sistema di sicurezza del mezzo, lo scambio e la lanterna indicante la posizione dei binari erano tutti funzionanti. Fin da subito si è parlato di un malore del tranviere, il quale ha saltato l'ultima fermata, permettendo al mezzo di acquisire ulteriore velocità. «Mi sono sentito male» avrebbe riferito il conducente ad alcuni colleghi. Ma le indagini, coordinate dal Procuratore Marcello Viola e dalla Pubblico Ministero Elisa Calanducci, stanno considerando anche altre ipotesi. Tra queste, la pista dell'errore umano, non ancora confermata. Per chiarire la dinamica dei fatti è stato sequestrato il cellulare del tramviere, che si trova ad essere indagato per disastro ferroviario, omicidio colposo e lesioni. Non si sta trascurando, infatti, anche la pista della distrazione legata all'uso del telefono cellulare. Dall'analisi dei tabulati telefonici non sono state riscontrate conversazioni durante la guida, ma solamente prima dell'inizio del turno. Nei minuti successivi all'incidente sono registrate due chiamate alla centrale operativa di Atm per dare l'allarme. Che si tratti di errore umano o di un malore, lo stabiliranno le indagini, anche perché dai tabulati non è possibile ricavare il traffico dati, complicando ulteriormente la verifica delle attività online. Tuttavia, come ricorda il Professor Maja, sul tram tutto è tracciato: «In questi giorni la magistratura sta acquisendo i dati analizzati per verificare se le dichiaraz-



La cabina di guida del Tramlink pochi istanti dopo lo schianto dello scorso 27 febbraio

---

“ Il tranviere è indagato per disastro ferroviario, omicidio colposo e lesioni. Il suo cellulare è stato sequestrato ”

---



# Scalo Porta Romana: il futuro del quartiere rinato con i Giochi Milano-Cortina

Lucrezia Aprili



È uno dei progetti simbolo delle Olimpiadi Invernali 2026, un modello di sostenibilità urbana generato dalla volontà di riportare il cittadino protagonista dei quartieri. Il villaggio olimpico sorto nell'area dell'ex scalo di Porta Romana si prepara alla riconversione

«Non sono le città ad adattarsi ai Giochi, ma gli stessi Giochi a doversi integrare con il territorio che li ospita». Così Christophe Dubi, direttore esecutivo delle Olimpiadi di Milano-Cortina 2026, sottolineava l'approccio sostenibile all'evento, per evitare che intere strutture restassero inutilizzate. Fin dall'inizio lo scopo era realizzare interventi di rigenerazione urbana che lasciassero un'eredità duratura nel territorio milanese.

Proprio il Villaggio Olimpico di Scalo Porta Romana, realizzato nell'area ferroviaria dismessa a sud della città, è uno dei progetti più emblematici. Gli appartamenti, durante i Giochi residenza di atleti e membri delle delegazioni, saranno trasformati al termine delle Olimpiadi in uno studentato universitario di 1.700 posti letto. Trasformazione che, come dichiara Luca Mangia, General Manager di COIMA REM, società costruttrice delle palazzine, «potrà incidere in modo concreto sulla crisi abitativa studentesca di Milano». Con una copertura del 6% circa del fabbisogno complessivo, il Villaggio costituisce «un contributo reale,

immediato e misurabile» al problema della mancanza di posti letto.

La base di tale modello è «l'integrazione fra edilizia convenzionata, edilizia residenziale pubblica, student housing e servizi di quartiere, basata su una struttura economica esportabile». Prezzi a canone calmierato e coinvolgimento delle Casse di Previdenza attraverso il Fondo COIMA Impact sono punti essenziali del progetto, oltre alla partnership con il Fondo Nazionale dell'Abitare Sociale. Si tratta di una formula volta alla promozione di «uno sviluppo immobiliare orientato all'impatto sociale» che, per Luca Mangia, non può che fungere da «esempio per lo sviluppo abitativo universitario». La transizione da Villaggio Olimpico a residenza universitaria è stata pensata per «ridurre al minimo interventi e sprechi»: le stanze consegnate da COIMA risultano «già arredate secondo la configurazione definitiva prevista per lo studentato». Una scelta che abbrevierà i tempi di riconversione a soli 4 mesi, «una delle trasformazioni più rapide nella storia delle Olimpiadi».

Le tariffe dello studentato sono convenzionate con il Comune di Milano: si va dai 592 euro ai 1.065 euro, per un valore medio di 864 euro al mese. Si tratta del «25% in meno rispetto alla media di mercato», prezzi calcolati per coprire i costi di realizzazione e garantire agli investitori un rendimento minimo del 5%, decisamente «più basso rispetto ai ritorni tipici del mercato immobiliare tradizionale». In aggiunta, dei 1.700 disponibili, 450 (il 26% del totale) saranno a canone agevolato a meno di 600 euro mensili. Per verificarne i criteri di accessibilità, sarà necessaria la certificazione ISEE. Inoltre, metà degli alloggi è al momento già accessibile a persone con disabilità.

Il progetto rientra nella trasformazione urbana dell'area di Sca-lo Porta Romana: la parte esterna, in particolare, sarà il «cuore sociale del nuovo quartiere», con oltre 40.000 metri quadrati di spazi pubblici e verdi, piazze, percorsi pedonali e zone di aggregazione, per migliorare la vita della comunità. Molte aree funzioneranno da «servizi privati di interesse pubblico generale»: co-working, palestre, ristorazione, campi sportivi di basket e padel, attività sociali e una «vivace programmazione di iniziative civ-



Il villaggio olimpico visto dall'interno

---

“  
Prezzi calmierati  
e coinvolgimento  
delle Casse di  
Previdenza attraverso  
il Fondo COIMA  
Impact sono punti  
”

---

“Secondo alcuni, risultava più funzionale a interessi privati che ai reali bisogni cittadini”



Il villaggio olimpico di Porta Romana visto di notte

iche e culturali». La rigenerazione urbana dello Scalo prevede poi la realizzazione di «320 alloggi in edilizia convenzionata e popolare», creando un quartiere ben integrato, «sostenibile e intergenerazionale». Oltre ai 1.700 studenti, il luogo si prepara ad accogliere anche 2.000 residenti e 6.000 lavoratori. L'obiettivo del progetto è proprio eliminare la barriera che da anni separava la zona dal resto della città, grazie a «spazi pubblici e distribuzione di servizi nelle nuove palazzine e negli edifici storici», l'ex Squadra Rialzo e il Basilico, che saranno sede di attività commerciali.

Il piano si avvale anche di «soluzioni ambientali e tecnologiche» che lo rendono «un prototipo di eccellenza in materia di sostenibilità». Grazie alla produzione di energia rinnovabile per mezzo di un impianto fotovoltaico, gli edifici sono stati pensati per essere a zero emissioni operative. Sono stati anche utilizzati «sistemi avanzati di efficienza energetica e risparmio delle risorse», tra cui «illuminazione LED con sensori intelligenti, tecnologie per la raccolta e il riutilizzo dell'acqua piovana». Grazie anche all'impiego, in fase di costruzione, di tecniche pensate per ottimizzare le risorse, il Villaggio ha già meritato certificazioni internazionali ed è riconosciuto come «progetto pilota per la carbon neutrality», in ambito di Piano Aria e Clima del Comune di Milano.

Il disegno è stato tanto celebrato, quanto oggetto di critiche. Secondo alcuni, risultava più funzionale ad interessi privati che ai reali bisogni cittadini, costituendo una speculazione edilizia travestita da opera olimpica. Il Villaggio viene percepito da una parte politica come un'opera calata dall'alto, simbolo di quell'edilizia milanese definita "incontrollata". «Se un privato pretende vantaggi dalle proprie proprietà, non può chiedere al pubblico di scaricare i costi» ha commentato Tommaso Gorni, consigliere comunale dei Verdi. Il riferimento è alla mozione presentata il 5 marzo, schierata contro il riconoscimento degli extracosti dell'impresa. Chi è critico teme possibili effetti di gentrificazione, con aumento del costo della vita nel quartiere. A tali critiche, il COIMA ha sempre risposto sottolineando che più del 50% delle residenze sarà in edilizia convenzionata o popolare. Per Luca Mangia poi, gli investimenti a

Q nata o rendi-



# Brand Milano: la metropoli post olimpica pensa a rinnovare il racconto

Eva Surian



---

Bene il potenziamento della linea metropolitana, bocciata la mancata riqualificazione di parchi e spazi urbani. Milano inizia a fare i conti con l'eredità lasciata dalle Olimpiadi Invernali

---

“Olimpiadi da 30 e Lode”. I Giochi Invernali Milano-Cortina 2026 non hanno solo rappresentato un evento sportivo di successo, ma anche un’occasione unica, per Milano, di ridefinire la propria immagine a livello globale. La città, da anni, ospita eventi di grande portata internazionale: dalla Milano Fashion Week alla Design Week, con il Salone del Mobile e il Fuorisalone. E poi il grande evento dello scorso decennio, l’Expo 2015. Ora i Giochi olimpici e paralimpici invernali. Ma come sono cambiati l’immagine e il brand del capoluogo lombardo?

La trasformazione di Milano da città conosciuta principalmente come centro industriale e commerciale a metropoli finanziaria e culturale è iniziata nei primi anni 2000, quando fu avviata un’ondata di lavori che hanno portato alla nascita o alla riqualificazione dei quartieri di City Life e Porta Nuova - Isola - Garibaldi. Ma la consacrazione della città come un vero e proprio “brand” è giunta solo nel 2015, con la grande Esposizione Universale che ha messo

“  
Nei primi anni  
2000, nacquero  
e vennero riqualificati  
quartieri celebri  
come City Life  
e Porta Nuova  
”



Il professore IULM di Comunicazione pubblica e politica Stefano Rolando

Milano al centro del mondo.

Stefano Rolando, professore di Comunicazione pubblica e politica e Public Branding all'Università IULM, ha definito il brand di una Nazione o di una città come «il patrimonio simbolico e identitario che i nostri paesi posseggono. Un concetto nato almeno 3 mila anni prima del più noto brand aziendale e che già esisteva all'epoca di Alessandro Magno e dell'Impero romano. Basti pensare all'aquila imperiale, un simbolo di grande potenza, di identità e di diritto». La necessità di iniziare a gestire le città come brand e sviluppare piani di marketing territoriale è cosa recente.

Quando Rolando, da precursore, aveva iniziato a curare l'identità di capoluoghi, territori, regioni o nazioni, pochi comprendevano il valore strategico. «Vent'anni fa, quando ho iniziato a occuparmi del brand delle città, nessuno riusciva a capire perché si usasse questa parola per riferirsi al patrimonio simbolico di un Paese. Il fatto è che ad oggi questa espressione viene usata solamente in ambito aziendale con uno scopo di puro marketing. Si pensi ai grandi marchi della moda come Armani. Questo vocabolo, però, non nasce per le aziende, ma era un'antica parola delle città e degli Stati, quando ancora le imprese non esistevano».

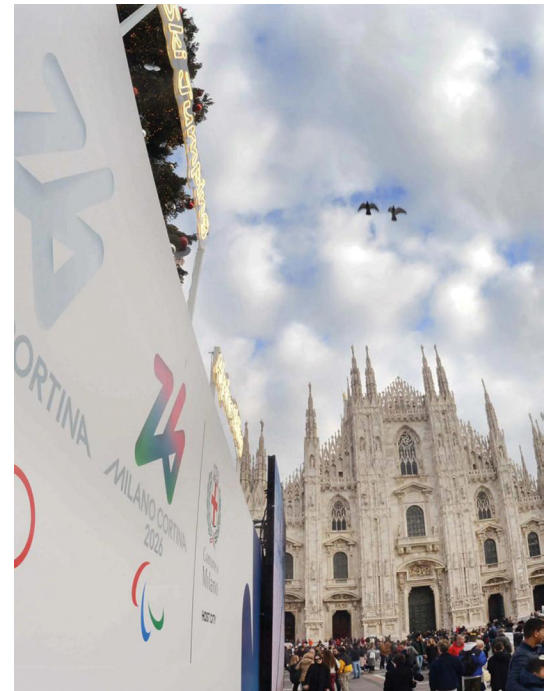
Con Expo 2015, Milano è diventata a tutti gli effetti una città globale, una meta turistica internazionale e una delle capitali del lifestyle, affiancando Parigi, Londra e New York. La logica sottostante le Olimpiadi Invernali Milano-Cortina è stata la stessa. Un'altra occasione per trasformare i quartieri milanesi degradati e rilanciare il "brand Milano" a livello internazionale. A Olimpiadi concluse, l'eredità dei Giochi è sia fisica, sia intangibile. Da un lato ciò che resta sono le strutture e le infrastrutture realizzate per ospitare le competizioni, dalla Milano Ice Hockey Arena nella zona di Santa Giulia, al Villaggio Olimpico. Dall'altro lato, permane un'immagine di Milano per lo più positiva. Una città

che, secondo Iacopo Mazzetti - Responsabile della legacy dei Giochi Milano Cortina 2026 per l'omonima Fondazione - «sia a livello social, sia a livello televisivo, ha avuto un'esposizione internazionale come mai nella storia. Ciò che ci si aspetta è un migliore collocamento di Milano a livello globale. Tuttavia, ancora non ci sono dei dati che spieghino concretamente come sia cambiata la percezione della città» ha aggiunto Mazzetti. «L'unica cosa che ad oggi possiamo fare sono delle previsioni sulla base di esperienze statistiche. Tutte le televisioni, le radio, e gli stessi atleti hanno documentato la città e l'esperienza vissuta, preoccupandosi di mostrare la cultura del nostro Paese».

Dal punto di vista mediatico, Milano-Cortina 2026 è stata l'edizione più vista dai telespettatori statunitensi da Sochi 2014, con una crescita di oltre il 90% rispetto a Pechino 2022. Solo nel territorio italiano sono stati prodotti quasi 20 mila articoli su stampa, 108 mila articoli web, 9 miliardi di interazioni sui social e 184 Paesi coinvolti nella narrazione mediatica dell'evento. Una vera celebrazione della cultura italiana, delle città, con omaggi all'arte e alla storia.

I Giochi, secondo Mazzetti, potrebbero migliorare notevolmente il brand di Milano e l'attrattività del capoluogo lombardo rispetto a EXPO 2015. «Sono eventi completamente diversi. L'Esposizione Universale si è svolta in sei mesi, ma non ha avuto la stessa viralità delle Olimpiadi. I Giochi, invece, sono una manifestazione di portata planetaria: pur concentrandosi in sole due settimane, essendo un evento sportivo concentrano l'attenzione globale sulla città che li ospita».

Tuttavia, se di Olimpiadi si sta parlando, si deve guardare anche l'altra faccia della medaglia. Sicuramente, come ha affermato Mazzetti, «i cittadini hanno due nuovi quartieri, lo scalo di Porta Romana e Santa Giulia, delle migliorie nel sistema metropolitano che è stato reso accessibile alle persone con disabilità e il potenziamento della rete ferroviaria Milano-Tirano».



Il Duomo di Milano e i Giochi Olimpici Invernali Milano-Cortina 2026

---

“ I Giochi Olimpici Invernali 2026 potrebbero migliorare notevolmente il brand di Milano rispetto a EXPO 2015 ”

---

“Milano ha bisogno di antropologi, artisti, filosofi ma ha dimostrato che la cultura ha un ruolo ornamentale”



La Cerimonia di Apertura dei Giochi Olimpici Invernali Milano-Cortina 2026

Eppure, non sono state sistemate le strade né realizzate piste ciclabili o parchi riqualificati, e resta incerto anche il prolungamento dell'orario di apertura delle metro.

Se di brand e di patrimonio simbolico della città di Milano si sta parlando, Rolando ha definito le Olimpiadi invernali «un'opportunità sprecata per far risaltare quel patrimonio simbolico e identitario che Milano e i milanesi sembrano aver nascosto sotto terra. Un grande esempio è stata Londra 2012. Una cerimonia di apertura che si è rivelata un grande omaggio alla cultura britannica, con riferimenti al teatro e alla storia del Paese, a partire dalla rivoluzione industriale. Gli inglesi hanno mostrato a tutto il mondo le loro pagine più segrete, volendo dimostrare di essere gli unici Global player in Europa». Certamente le Olimpiadi hanno fatto bene alla città. Nonostante in molti lamentassero il fatto che a Milano mancasse l'atmosfera olimpica, ad evento concluso - o quasi considerando le Paralimpiadi ancora in corso - i Giochi si sono rivelati un successo mediatico per Milano su scala mondiale. Ma, ancora una volta, a dirigere la gloria dell'evento sono stati una pura spinta commerciale e una mossa di marketing.

Togliendo la patina, la Fondazione e gli organizzatori delle Olimpiadi si sono dimenticati di esaltare la vera essenza milanese, il suo patrimonio culturale. Quell'identità che ormai manca da anni in una città che a partire dall'Expo 2015 ha scelto di seguire le orme del business delle grandi metropoli. E riprendendo le parole di Rolando «i Giochi si sono rivelati un'occasione sprecata. Milano avrebbe bisogno di antropologi, artisti, filosofi ma ha dimostrato che la cultura ha un ruolo puramente ornamentale. A Olimpiadi concluse, possiamo dire che Milano si è rivelata all'altezza di ospitare un grande evento. Tuttavia, da città con un grande patrimonio culturale alle spalle, si è ridotta a un "eventificio"».



## Paralimpiadi: Lombardia fucina di talenti sportivi

Vito Lotito



Dagli sci al bastone da hockey, fino allo snowboard. Una decina gli atleti lombardi tra gli azzurri che stanno partecipando alle Paralimpiadi Invernali di Milano Cortina: tra la neve e il ghiaccio, chi da qualche anno e chi da una vita intera per sfoggiare il proprio talento

Archiviato il capitolo Olimpiadi Invernali, il capoluogo lombardo sta infatti vivendo altre due settimane al centro dello sport invernale su scala mondiale. Il 6 marzo ha preso il via la XIV edizione dei Giochi Paralimpici Invernali. Le gare si stanno svolgendo nelle stesse località che hanno ospitato gli ultimi Giochi Olimpici: oltre a Cortina, Livigno e alla Val di Fiemme, grande protagonista di questi due mesi di sport è stata anche la città di Milano. Insomma, un gran bello spot per il capoluogo e per la Lombardia in generale.

E proprio la Lombardia continua ad essere protagonista anche durante queste Paralimpiadi. Tra i quarantacinque atleti che compongono la spedizione azzurra, infatti, sono ben dieci i nativi della regione, quasi un quarto della batteria che rappresenterà la nostra nazione. Tra veterani e giovani ragazzi, seppur con storie personali profondamente diverse, tutti quanti sono accomunati da una caratteristica: la tenacia, la perseveranza, il coraggio di saper reagire. Un mondo, quello dello sport,

che adesso riserva ai dieci lombardi (ma anche a tutti gli altri atleti italiani) la possibilità di farsi valere, di mettere in mostra le proprie capacità, sotto il cielo di casa propria.

Uno dei veterani della spedizione italiana risponde al nome di Giuseppe Romele, "Beppe" per tutti. Classe 1992, originario di Lovere, queste sono le sue terze Paralimpiadi, a corollario di una carriera costellata di successi, non solo dal punto di vista materiale. Perché all'ipoplasia femorale bilaterale – una rara malattia congenita che pregiudica lo sviluppo degli arti inferiori – Beppe ha risposto tuffandosi nello sport. Letteralmente. Nel 2006 ha vinto infatti il Campionato italiano di nuoto nei 50 stile. Si è poi dedicato al triathlon, sfiorando la qualificazione alle Paralimpiadi di Rio 2016. Per poi innamorarsi dello sci di fondo... Il resto è storia. Bronzo a Pechino nei 10 km nel 2022, titolo mondiale nella 20 km nel 2023, fino a Milano-Cortina. Il suo sogno? Vincere una medaglia in casa.

Alla terza Paralimpiade, ancora nella specialità dello sci di fondo, è pure un altro veterano della squadra azzurra. Cristian Toninelli, anche lui nato a Lovere, è un po' il "responsabile" della storia d'amore tra Romele e lo sci di fondo: è stato lui a fare le presentazioni tra i due "innamorati". Personalmente, Toninelli non si pone obiettivi per questa Paralimpiade: per lui, nato con una focomelia alla mano destra (una rara malformazione che determina, in questo caso, l'assenza dell'arto tra la spalla e il polso) è già una vittoria esserci. E poter dare il massimo sia nel fondo che nel biathlon, sport nel quale può richiamare – abbastanza alla larga – la sua passione per la caccia.

L'ultimo componente lombardo della squadra dello sci nordico è Giuseppe Spatole, nato a Saronno nel 1982. Spatole era un militare quando, nel 2003, un grave incidente in auto ha cambiato per sempre la sua vita. Mezzo fuori strada, ribaltato: l'impatto gli è costato la gamba destra, costringendo i medici a effettuare un'amputazione sotto il ginocchio. Da lì ha dovuto dire addio alla sua professione, ma non all'amore verso lo sport. "Un amore così grande" cantava Claudio Villa; tanto grande da portare il paratleta ad amputarsi anche la gamba sinistra, un anno dopo, pur di riprendere a fare sport



L'atleta di sci di fondo Cristian Toninelli, affetto da focomelia alla mano destra

“

Tutti con una caratteristica:  
la tenacia,  
la perseveranza,  
il coraggio di  
saper reagire

”

“Così è iniziata la sua seconda vita. E quando non scia, lo sport ne scandisce le giornate”



Il giocatore di hockey su ghiaccio Alessandro Andreoni, affetto da disabilità agli arti inferiori

nel migliore dei modi. Così è arrivato lo sci nordico, che ancora oggi lo accompagna e lo lega alla montagna, uno dei suoi primi, grandi, amori.

Restando sugli sci ma aumentando la velocità, la Lombardia propone alla compagine azzurra due atleti per lo sci alpino: Davide Bendotti, un veterano della categoria, e Federico Pelizzari. Bendotti, classe 1994 nato a Clusone, è alla sua terza Paralimpiade Invernale. «Nel 2011 ho avuto un incidente in moto con un mio amico», racconta in un video sul suo canale YouTube dove racconta la sua esperienza. «Tornando a casa siamo usciti di strada, e lui ha avuto la peggio». Per quanto riguarda Bendotti, i medici sono stati costretti ad amputargli la gamba sinistra sopra il ginocchio. Da quel momento, dopo mesi di riabilitazione, è iniziata la sua «seconda vita», come lui stesso la definisce. E quando non scia, lo sport ne scandisce comunque le giornate.

Accanto a lui c'è Pelizzari, 26enne di Lecco, nato (quasi) letteralmente con gli sci ai piedi. Si è avviato all'agonismo da giovanissimo, fino a quando lo scoppio di un petardo non ne ha causato la perdita parziale della mano destra. «Positivo, fiducioso e sempre ottimista» si definisce lui. E infatti la sua reazione non poteva essere diversa: una protesi per impugnare il bastoncino, e via di sci. A Pechino 2022 era uno degli atleti più giovani della squadra italiana e, dopo tanti buoni piazzamenti tra campionati mondiali e Coppa del Mondo, Milano-Cortina si preannunciava il suo palcoscenico. E su quel palcoscenico non ha deluso, conquistando un argento nella combinata alpina standing.

Tanta Lombardia anche nello zoccolo duro degli azzurri del para-hockey su ghiaccio. La gabbia è difesa da Santino Stillitano, più che un veterano per gli italiani. Classe 1969, stabilmente sul ghiaccio da Vancouver 2010, con una passione spiccata per il pallone oltre che per il disco. I suoi idoli? Da Maradona a Van Basten e Baresi. Lo seguono i due attaccanti: Roberto Radice, 44 anni, e Alessandro Andreoni, che di primavera (o meglio, inverni) ne ha sulle spalle invece 29. Il primo battaglia sullo slittino con Stillitano dalla Paralimpiade canadese,

mentre il secondo si è unito alla squadra nel 2016. Ma tutti e tre sono d'accordo su una cosa: Milano Cortina sarà speciale. E nel frattempo è arrivata la prima vittoria di sempre davanti al pubblico italiano, 2 a 1 contro la Germania.

Chiudono la selezione lombarda i due interpreti dello snowboard. Riccardo Cardani, nato nel 1992 a Cuggiono, è uno che lo sport ce lo ha nel sangue. La sua risposta all'incidente in moto che, a 17 anni, ne ha paralizzato il braccio destro è arrivata infatti su questo piano: prima è diventato campione di nuoto paralimpico, e poi si è qualificato a due edizioni delle Paralimpiadi invernali. Queste ultime, però, lo hanno messo particolarmente alla prova. Riccardo ha infatti rimediato due traumi cranici nel giro di 48 ore, prima durante un allenamento e poi nel corso dei quarti di finale dello snowboard cross maschile, che ne hanno pregiudicato la competizione, senza portare però a conseguenze più gravi.

Ultimo ma non per importanza, il giovanissimo Davide Epis. Vent'anni a luglio, e una storia che sembra scolpita nel destino. Il 6 marzo 2022, a 16 anni, in seguito a un incidente ha perso il piede sinistro. Si è rimesso in sesto, ha lottato fino ad arrivare nella nazionale paralimpica di snowboard. Quattro anni dopo, quello stesso 6 marzo, avrebbe dovuto essere all'arena di Verona, per sfilare dietro il tricolore all'inaugurazione dei Giochi. Il destino, però, ha deciso di non fermarsi a questo punto. Perché proprio durante le ultime prove, Epis ha subito una brutta caduta sulla pista di Cortina, la stessa dove sono caduti altri cinque tra i suoi colleghi, tra cui anche Riccardo Cardani. La caduta gli ha causato una frattura al braccio sinistro, e lo ha costretto a rinunciare alla sua prima Paralimpiade. Sarebbe stata una bella chiusura di un cerchio.

Menzione d'onore (o d'oro) per Andrea Ravelli. Andrea è un ex atleta FISL che, dal 2019, gareggia nel ruolo di guida di Giacomo Bertagnolli, sciatore ipovedente. La coppia è ben più che rodada: tantissimi successi tra campionati mondiali e Coppa del Mondo, quattro medaglie a Pechino 2022 e già tre nelle gare di Milano-Cortina. Ravelli ripone tantissima fiducia nell'universo degli atleti paralimpici, che



L'atleta di snowboard Riccardo Cardani, affetto da paralisi al braccio destro

“ Riccardo ha rimediato due traumi cranici nel giro di 48 ore, senza conseguenze troppo gravi ”

# Quindi...

## che si fa a Milano?



## Dai 50 anni di Barry Lyndon ai 25 di Notre Dame de Paris: in giro per il mondo con cinema e teatro

Alessandra Falletta Ballarino



I riflettori sui Giochi paralimpici di Milano-Cortina 2026 si stanno per spegnere. Milano, però, non è la città che si ferma. Dopo tanta attenzione allo sport, tornano protagonisti gli eventi culturali, con appuntamenti al cinema, a teatro, e tra le strade della città

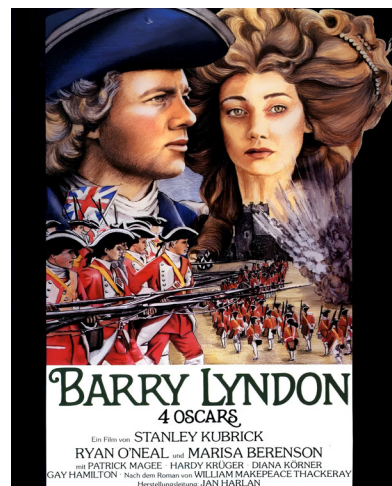
Attraversa la città, riemerge dai grandi classici, si rinnova nelle rassegne e torna a vivere nelle sale cinematografiche e sui palcoscenici. Tra cinema restaurato, omaggi alla storia del grande schermo, documentari musicali e spettacoli teatrali, marzo regala agli appassionati milanesi un palinsesto fitto di appuntamenti. Un percorso che raccorda la fine dei Giochi olimpici e paralimpici e l'arrivo della primavera, un intreccio di memoria e contemporaneità dove capolavori del passato dialogano con nuove produzioni e la metropoli si riconferma palcoscenico a cielo aperto. L'iniziativa "Ritorni in sala" promossa nel mese di marzo dalla casa di distribuzione Lucky Red propone al pubblico la visione di capolavori del cinema restaurati in altissima definizione. Dal 16 al 18 marzo in sala Barry Lyndon, il film più premiato di Stanley

Kubrick con quattro Oscar, che festeggia i 50 anni dall'uscita nelle sale.

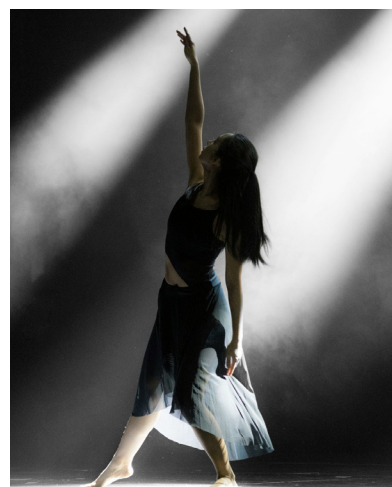
Un film che è ambientato nella Guerra dei Sette anni e racconta la scalata sociale di Redmond Barry che aspira a diventare un Lyndon. Lo fa in una società settecentesca che Kubrick rappresenta come il simbolo del disfacimento della ragione. Per assistere alla proiezione è possibile recarsi in uno dei cinema aderenti all'iniziativa, come la Cineteca Milano Arlecchino, la Milano Metropolis e la Milano MIC.

A seguire, la rassegna intitolata "Miracolo a Milano", con un'iniziativa che dal 6 marzo proseguirà fino al 2 aprile con la proiezione di alcuni capolavori del cinema che celebrano la città. Tra questi *Rocco e i suoi fratelli* di Luchino Visconti (1960); *La vita agra* di Carlo Lizzani (1964) e *Teorema* di Pier Paolo Pasolini (1968). Infine, una proiezione-evento il 19 marzo per il documentario *Giulia mia cara!* di Giorgio di Maria Mauti (2026). Quest'ultima, gratuita fino ad esaurimento posti, ospiterà l'attrice Giulia Lazzarini, vincitrice del David di Donatello nel 2015, per un dialogo con il giornalista e critico del Corriere della Sera, Maurizio Porro. Dal 16 al 18 marzo, nell'ambito delle proiezioni legate al Festival del Cinema Africano, d'Asia e America Latina, è previsto anche il documentario su Jeff Buckley (*It's Never Over*), celebre cantautore che nel 1994, prima di morire, ha pubblicato il suo primo ed unico album: *Grace*. Introdotto nel Festival come film fuori concorso, sarà proiettato in diverse sale, tra le quali quelle dei circuiti UCI Cinemas.

L'appuntamento più atteso a teatro è *Notre Dame de Paris*, che per il XXV anniversario dell'opera di Riccardo Cocciante, torna in scena con una reunion di molti degli interpreti storici italiani. Lo spettacolo non smette di affascinare per le danze contemporanee, le acrobazie e per le sue musiche. Tra queste "Il tempo delle cattedrali", che apre lo spettacolo con un connubio di melodia e narrativa. L'appuntamento è fino al 29 marzo al Teatro Arcimboldi e, per l'occasione, sono state previste anche delle backstage experience alle quali è possibile prenotarsi con apposito biglietto. Uno degli eventi più importanti di arti performative fino al 26 aprile è il FOG Performing Arts Festival, l'evento rassegna ospitato alla Triennale che celebra il teatro, la danza e la musica contemporanea. Il nome "fog" eleva la nebbia – in genere considerata dai cittadini un elemento di disturbo – a spazio creativo



*Barry Lyndon* torna  
in sala a 50 anni dalla prima  
uscita del film di Kubrick



**Il FOG Performing Arts  
Festival fino al 26 aprile  
alla Triennale**

# QUINDI

13 MARZO 2026 - A. 14 N. 58

---



---

Direttore responsabile: Daniele Manca

Editing: Martina Carioni, Daniele Minini e Alessandro Zanetti

In redazione: Diadora Alacevich, Lucrezia Aprili, Margherita Cerrai,  
Alessandra Falletta Ballarino, Sebastiano Lodovici, Vito Lotito, Carola Mariotti,  
Giovanni Martinelli, Chiara Orezzi, Alberto Pozza, Eva Surian, Federico Tondo

---

Via Carlo Bo, 6 - 20143 - Milano

02-891412771

master.giornalismo@iulm.it

Registrazione Tribunale di Milano n. 477  
del 20/09/2002

Master in giornalismo

Direttore: Daniele Manca

Coordinatore didattico: Marta Zanichelli

Coordinatore organizzativo: Ugo Savoia

Tutor: Sara Foglieni

---

Anthony Adornato (Social media e mobile Journalism)

Adriano Attus (Art director e Grafica digitale)

Federico Badaloni (Architettura dell'informazione)

Luca Barnabé (Giornalismo periodico -

Giornalismo, cinema e spettacolo)

Silvia Brasca (Fact checking and Fake news)

Marco Castelnuovo (Social media curation I - video)

Maria Piera Ceci (Giornalismo radiofonico I)

Pierluigi Comerio (Simulazione esame di idoneità professionale)

Mario Consani (Deontologia)

Giovanni Delbecchi (Critica giornalismo Tv)

Bruno Delfino (Smartphone journalism)

Giovanni Della Frattina (Scrittura Giornalistica)

Andrea Delogu (Gestione dell'impresa editoriale)

Luca De Vito (Cronaca locale e produzione multimediale I e II)

Alessandro Galimberti (Copyright e Deontologia)

Paolo Giovannetti (Critica del linguaggio giornalistico)

Alessio Lasta (Reportage televisivo)

Antonino Luca (Videogiornalismo)

Bruno Luverà (Giornalismo Tv)

Caterina Malavenda (Diritto e procedura penale)

Matteo Marani (Giornalismo sportivo)

Anna Meldolesi (Giornalismo scientifico)

Dario Merlini (Dizione e Public Speaking)

Alberto Mingardi (Giornalismo e politica)

Micaela Nasca (Laboratorio televisivo

e riprese video - Laboratorio pratica televisiva)

Matteo Novarini (Storia del giornalismo)

Enrico Palumbo (Storia Contemporanea)

Elisa Pasino (Tecniche dell'ufficio stampa)

Martina Pennisi (Social media curation I - personal branding)

Aldo Preda (Giornalismo radiofonico II)

Davide Preti (Tecniche di montaggio e ripresa digitale)

Roberto Rho (Giornalismo quotidiano)

Giuseppe Rossi (Diritto dei media e della riservatezza)

Nicola Saldutti (Giornalismo Economico)

Federica Seneghini (Social Media Curation II)

Gabriele Tacchini (Giornalismo d'agenzia)